

neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

39e jaargang nr. 246 - '96/4

NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 500,- BEF.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 750,- BEF.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 1.000,- BEF.



«NEPTUNUS»

39e jaargang - 39e année nr. 246 - '96/4

Directeur - Directeur :

G. Vanlerberghe - Stationsstraat 198 - 8020 Oostkamp

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur : A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever : v.z.w. Neptunus,
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1995 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever :

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

INHOUD SOMMAIRE

nr.4 april 1997
avril

Grandeur et Décadence... La Cunard est à vendre par J.-M. de Decker	194
De Marine Nationale en het Franse "Defensie-Witboek 1996" door G.A.H. Toremans	200
Les tensions franco-britanniques à Dunkerque: Trois Amiraux malmênes dans la tourmente par P. Eygenraam	205
18e-Eeuws woordgebruik in de scheepsbouw door J. Coopman	207
"Mais que diable faisait-il dans cette Galère?" par Capitaine de Corvette J. Lucarelli	210
Woorden uit de zeemanskist Over vlaggen-, licht- en armseinen door Opperreester (b.d.) J.-B. Dreesen	214
Un ancien nous ouvre sa mémoire: Le 193 ne répond plus! par J. Nannan	217
Einde van Operatie "Sharp Guard" door G.A.H. Toremans	220
BMARS QRT of QRV? door ON4CBM/BERT	222
Maritiem Panorama Maritieme cultuur bergaf in Oostende	225
Zeebrugge start constructie interconnector-pijplijn door H. Rogie	226
In het raam van de nieuwe Oostende-Ramsgatelijs Primeurbezoek Holyman Express aan Oostende door H. Van Der Zee	228
Niemand is sant in eigen land... De Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht Nul n'est prophète en son pays... L'Association d'Entraide de la Force Navale door IMC W. Bosteels	231

Info Reserve Relève de quart à la DIV-N.C.S.O.! par Saint Bernard du Spuikom	237
Info Marine	239

ISSN 0028-2790

**Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift**

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
G. Vanlerberghe

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen
Videocentrum St. Kruis

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J.-P. Duperroy

Dienst publiciteit - Service publicité
V. Segaert - C. Cappon

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

**Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst**
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30
500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend
 annuel protecteur
1.000 BEF weldoend
 bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-Cl. Liénart
Président - Voorzitter: G. Vanlerberghe
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne, R. Desaegeer, F. Devinck,
J.-B. Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, P. Van
Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets

Grandeur et Décadence...

LA CUNARD EST A VENDRE

Lorsqu'il y a peu, Simon Keswick, président du conglomérat britannique Trafalgar House, fit appel à la firme de "consultants", Arthur D. Little pour lui faire une analyse objective de la valeur de la Cunard Line, la branche maritime de son empire, ce fut pour s'entendre dire, après une étude approfondie :

La Cunard est la société la plus mal gérée que nous ayons jamais rencontrée !

Keswick savait qu'il y avait un problème à la Cunard, propriétaire de sept paquebots de croisières de luxe, dont le "Queen Elisabeth II", puisqu'elle était responsable de 40% des pertes enregistrées par Trafalgar House. Mais il ne se rendait pas compte qu'il était aussi sérieux et ne s'attendait pas à un diagnostic aussi sévère. Il ne tarda pas à en tirer les conséquences.

En Septembre dernier, on apprit, en effet, que Trafalgar House avait été racheté pour 904 millions de livres sterling par le groupe norvégien Kvaerner et que celui-ci comptait revendre au plus vite la Cunard Line, dont le profil ne s'inscrit pas dans ses activités d'ingénierie off-shore; plates-formes pétrolières et chantiers navals.

Grandeur et décadence ! La Cunard Line, l'un des plus prestigieux fleurons de la marine marchande britannique, longtemps reine de l'Atlantique Nord, cherche repreneur, désespérément... L'histoire est fertile en retournements de ce genre.

Quel que soit le sort qui l'attend, le nom de Cunard restera dans le grand livre de l'aventure maritime comme

celui de l'un des pionniers de la navigation à vapeur.

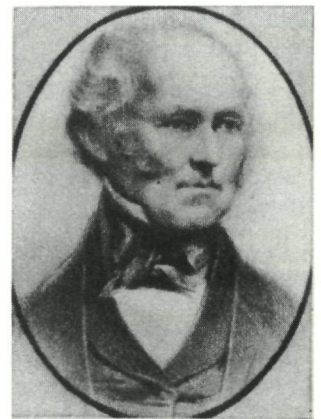
Le début d'une brillante carrière

Originaire d'Halifax en Nouvelle-Ecosse, la famille Cunard, comme beaucoup d'autres de l'endroit, pratiquait la chasse à la baleine. Les premières perceptions du petit Samuel, né en 1787, furent celles de la mer. A ses yeux émerveillés le port de Halifax offrait le spectacle des navires marchands, aux voiles carrées, chargés de mélasse des Antilles, des chalutiers de retour des Bancs de Terre-Neuve, des baleiniers de la Nouvelle-Angleterre, des frégates et corvettes de la Royal Navy se balançant à l'ancre.

Samuel ferait une carrière maritime, c'était sûr, mais à laquelle son sens aigu des affaires allait donner une dimension particulière. Tout petit, il cueillait des pissenlits et les vendait après l'école. Il proposait du café et des épices en faisant du porte-à-porte. Il se chargeait de commissions de toutes sortes. A l'école, seules l'intéressaient les mathématiques, il faisait merveille avec les chiffres.

Il n'avait pas vingt ans lorsqu'il acheta son premier bateau, la goélette "White Oak", avec laquelle il assura le transport de marchandises le long des côtes de l'Atlantique. Quand éclata la guerre anglo-américaine en 1812, il était propriétaire d'une flotte de quarante navires et l'appontement Cunard était devenu un des pôles du commerce d'Halifax.

Après la guerre, Samuel -qui avait épousé entre-temps une riche héri-



Samuel Cunard, fondateur de la Cunard Line

tière, Suzanne Duffus-diversifia ses activités. Il investit dans le bois, dans la brique, dans le charbon, dans la pêche. Dans tout ce que était susceptible de lui laisser un bénéfice. En 1838, âgé de 51 ans, il était multimillionnaire et père de neuf enfants. Il aurait pu en rester là, se retirer des affaires et profiter de la vie, mais il était joueur.

La navigation à vapeur en était à ses débuts. Dès 1833, on avait entrepris la construction de "steamers" destinés à assurer des lignes régulières sur l'Atlantique. A l'encontre de l'avis de nombreux spécialistes qui démontraient, par des calculs précis et irréfutables "la supériorité du vent, qui ne coûte rien et ne prend pas de place, sur le charbon qui coûte cher et encombre les cales", Samuel Cunard croyait à l'avenir des bateaux à vapeur et était persuadé que des transatlantiques "devait pouvoir, s'ils étaient bien construits et bien commandés, partir et arriver à destination avec la même ponctualité que les chemins de fer".

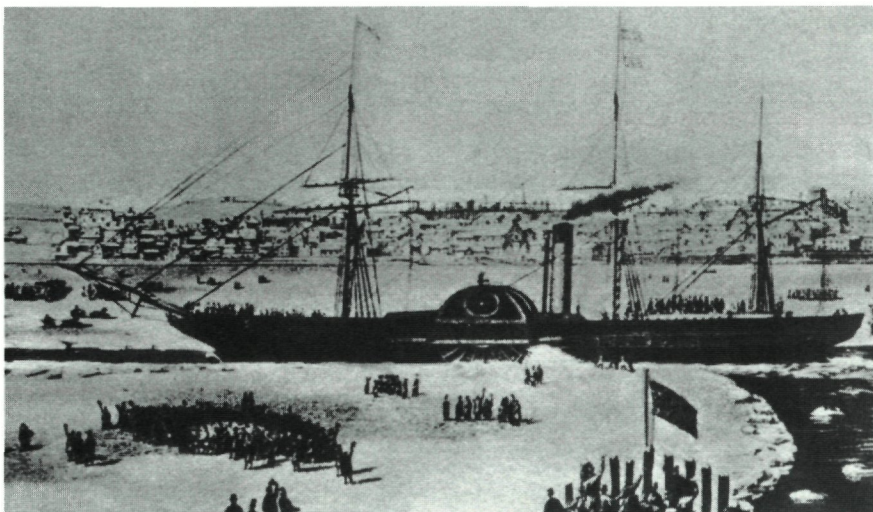
Il y avait un déficit à relever. Il le releva.

Début 1839, il quitta Halifax pour se rendre à Londres. L'amirauté britannique venait de lancer un appel d'offres pour assurer le transport du courrier entre l'Angleterre et l'Amérique, moyennant une subvention annuelle de 55.000 livres sterling par an.

Cunard s'engagea à "fournir des bateaux à vapeur d'une puissance d'au moins 300 chevaux et à assurer le service aller-retour deux fois par mois". Il obtint le contrat-il était d'une durée de sept ans- et conclut un accord avec le meilleur ingénieur de marine de l'époque, l'Ecossois Robert Napier, en vertu duquel celui-ci construirait trois navires de 950 tonnes, équipés de machines de 375 chevaux, au prix de 32.000 livres sterling chacun. La date prévue pour leur entrée en service était le 1er Mai 1840.

Napier amena plusieurs de ses amis écossais à s'intéresser à l'affaire. Cunard apportait 55.000 livres, les Ecossois en apportèrent 220.000. La "British and North American Royal Mail Steam Packet Cy" était née, appellation pompeuse que fut vite remplacée par celle de "Cunard Line" par ses passagers habituels.

Le premier navire mis en service fut le "Britannia". Le 4 juillet 1840, il entreprit son voyage inaugural qui devait le conduire de Liverpool à Halifax. Il pouvait transporter 225 tonnes de marchandises et 115 passagers. Compte tenu des 650 tonnes de charbon qu'il devait emporter dans ses soutes, la rentabilité de son exploitation devait être faible. Samuel Cunard s'en rendait parfaitement compte, car, aux consignes de vitesse et de sécurité données au capitaine du navire, il avait ajouté des conseils d'économie au chef mécanicien. Il lui recommandait d'ouvrir le moins possible les portes des foyers, de faire un usage judicieux des appareils de réglage, de vidanger la chaudière à intervalles réguliers, etc. Pour lui, un dollar était un dollar, et une livre sterling une livre sterling.



Le BRITANNIA pris dans les glaces. Lancé en 1840, il fut cédé à la marine prussienne en 1852 et coula en 1880

Le "Ruban Bleu", de l'Atlantique

Le "Britannia", relia Liverpool à Halifax en quatorze jours et quelques heures, à la moyenne de 8,5 noeuds, s'attribuant du même coup le "Blue Riband", le fameux Ruban Bleu de l'Atlantique, qui allait désormais faire l'objet d'une compétition acharnée entre les grandes marines du monde.

Le "Britannia" et ses petits frères : l'"Acadia", le "Caledonia" et le "Columbia" assurèrent pendant dix ans le passage entre l'Angleterre et les Etats-Unis avec une remarquable régularité et améliorant progressivement leurs performances : 9 noeuds, 11 noeuds, 12 noeuds... Ces premiers "Cunarders" apportaient quelque chose qui constituait une nouveauté absolue dans la traversée de l'océan. Ils étaient ponctuels et suivaient un horaire précis ; ce que le monde des affaires demandait. Cunard et ses "bouilloires à thé", comme les appelaient les ennemis des bateaux à vapeur, devinrent les seigneurs de la mer. L'époque des grands paquebots avait commencé.

Le succès rencontré par les "steamers" entraîna la création d'un nombre croissant de compagnies de navigation. Le concurrent le plus redoutable pour Samuel Cunard fut

l'Américain, Edward Knight Collins, qui innova dans le domaine en ajoutant aux objectifs de vitesse et de sécurité poursuivis par Cunard celui du confort pour les passagers, quasiment inexistant sur les "Cunarders". Par leur austérité, ceux-ci ressemblaient, en effet, aux ferry-boats besogneux utilisés pour la traversée de la Manche.

En 1851, le "Pacific" de la Collins Line s'attribua le Ruban Bleu pour avoir atteint la vitesse de 13 noeuds.

1853. La Cunard construit son dernier navire à aubes en bois, l'"Arabia", uniquement pour satisfaire aux impératifs imposés par le Ministère britannique des Postes.

1854. Guerre de Crimée. La plupart des vapeurs liés par contrat au gouvernement de Londres pour le transport du courrier sont mobilisés. La Cunard doit suspendre ses traversées de l'Atlantique ; ses navires sont affectés au transport de troupes. L'un d'eux est utilisé comme navire-hôpital entre la Crimée et Scutari.

1856. Construction pour la Cunard du "Persia", premier navire de la compagnie doté d'une coque de fer. Le "Persia", filant 13,75 noeuds, ramène le Ruban Bleu en Grande-Bretagne.

1858. Faillite de la Collins Line, Edward Collins, dont les vapeurs

avaient été surnommés les "palaces de l'Océan", avait vu trop grand. Sa compagnie n'avait jamais franchi le seuil de la rentabilité et le destin s'était acharné contre elle : en dix-huit mois, deux de ses navires avaient disparu corps et biens, faisant 508 victimes.

Un an plus tard, ayant reçu le titre de baronnet, sir Samuel Cunard se retira dans ses terres au Canada, tout en continuant à tirer de plantureux bénéfices de son affaire. Il n'avait plus de souci à se faire. L'Atlantique était devenue "la mare à Cunard".

En 1861, la France entra dans la compétition avec la création de la "Compagnie Générale Transatlantique", tandis qu'en Grande Bretagne le succès des "Cunarders" entraînait la naissance d'une nouvelle compagnie, la White Star Line, qui allait faire à la Cunard une concurrence acharnée et souvent victorieuse.

Ses premiers navires mis en ligne jaugeaient 3.900 tonnes, soit près de 1.000 tonnes de plus que les "Cunarders". Dès son premier voyage, en 1872, le "Baltic" s'empare du Ruban Bleu détenu par la Cunard en couvrant la distance en sept jours, 23 heures et 17 minutes, à la vitesse moyenne de 15,5 noeuds. Record battu par le "Britannic" de la même compagnie en 1876 : sept jours, 12 heures et 15 minutes.

La Cunard fut éclipsée pendant vingt ans par ses concurrents. N'ayant aucun navire capable de s'adjuger le trophée, elle finit par en acheter un à une compagnie rivale, la Guion's Line, le paquebot "Orion", apporta quelques modifications à sa machine et le lança à la reconquête du Ruban Bleu. Ce fut chose faite en 1884. La vitesse atteinte était de 19 noeuds. Elle le conserva pendant cinq ans avant de le céder à l'Imman's Line, dont le "City of Paris" réalisa la performance remarquable d'accomplir la traversée en cinq jours, 18 heures et 18 minutes, à la vitesse moyenne de 21,8 noeuds.

Entre-temps, le mathématicien irlandais, Charles Aldernon Parsons avait mis au point le moteur à turbine et l'avait adapté à la propulsion des navires. Une révolution dans le monde

du transport maritime. La turbine ne présentait que des avantages : augmentation de la puissance et de la vitesse, diminution du poids des machines, réduction des coûts de fabrication et d'entretien, d'où économies d'argent et de personnel.

L'ère des géants

L'ère des géants avait débuté.

C'est à ce moment qu'une nouvelle grande puissance, l'Allemagne, entra dans la course. Elle le fit, en 1897, avec le "Kaiser Wilhelm der Grosse" de la Norddeutscher Lloyd, une superbe unité de 14.350 tonnes dotée de machines de 28.000 chevaux. Comme ses constructeurs l'avaient prévu, il enleva le Ruban Bleu à la Grande-Bretagne dès son premier voyage. Vitesse moyenne : 22,35 noeuds.

Il ne conserva le trophée que pendant trois ans, mais son successeur fut un autre navire allemand, le "Deutschland", de la toute nouvelle Hamburg-Amerika Linie : 23 noeuds. Quatre ans plus tard, le Norddeutscher Lloyd marque un nouveau point avec le "Kaiser Wilhelm II", de 20.000 tonnes, 45.000 chevaux, vitesse moyenne 23,58 noeuds.

Les britanniques ne pouvaient supporter plus longtemps pareille humiliation. La Cunard se déclarant incapable de construire des navires plus puissants avec ses seules ressources, le gouvernement de Sa Majesté n'hésita pas à lui apporter son concours sous forme de prêts à taux réduits et de bonification d'intérêt, ce qui lui permit de mettre en chantier deux super-transatlantiques.

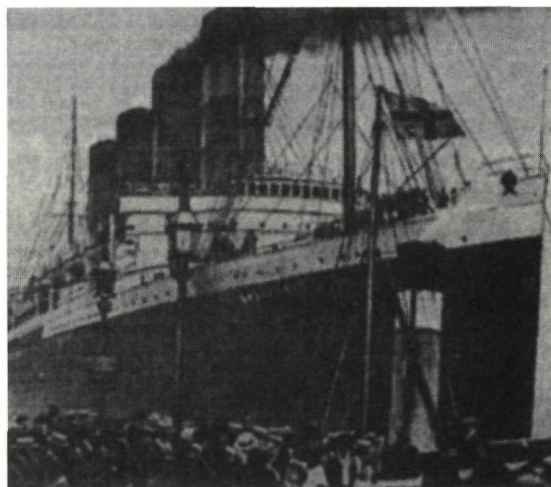
Ainsi naquirent, en 1907, le "Lusitania" et le "Mauretania". Longs de 222 mètres, ils jaugeaient 32.000 tonnes et étaient actionnés par des machines de 68.000 chevaux. Ils étaient les premiers

navires de plus de 20.000 tonnes et les premiers à être dotés de quatre hélices. Ils pouvaient accueillir à leur bord 2.335 passagers.

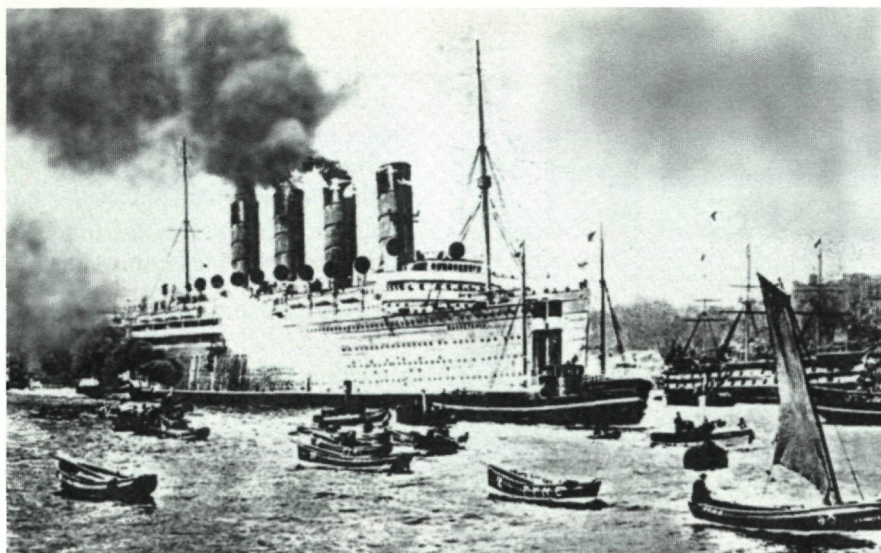
Le "Mauretania" reconquit le Ruban Bleu pour la Grande-Bretagne dès son voyage inaugural, à la vitesse de 23,69 noeuds. Pendant plus de vingt ans, les deux navires rivalisèrent pour améliorer leur temps de traversée de l'Atlantique, améliorant régulièrement leurs records respectifs. A la longue, le "Mauretania" l'emporta, ne battant pas moins de neuf fois son record au cours de sa carrière, pour le pousser à 27,04 noeuds. Pendant vingt-deux ans, il arbora le Ruban Bleu à la pomme de son mât. Ce fut le navire le plus rapide de sa génération.

Pour concurrencer la Cunard, l'Hamburg-Amerika Linie fit construire le plus grand paquebot du monde, l'"Imperator", un mastodonte de 282 mètres de long, jaugeant 52.000 tonnes. Lancé en 1912, il ne battit jamais aucun record et, ironie du sort, fut racheté par la Cunard après la guerre et rebaptisé "Berengaria".

Le dernier grand transatlantique lancé avant le premier conflit mondial fut l'"Aquitania", 45.000 tonnes la plus belle unité de la Cunard. Ce navire fit preuve d'une exceptionnelle longévité. Lancé en 1914, il fit quelques traversées de l'Atlantique avant d'être affecté au transport de troupes. Aussitôt après la fin des hostilités, il reprit le service des pas-



Le LUSITANIA à la veille de son dernier voyage (Mai 1915)



Le MAURETANIA, entré en service en 1907. Détenteur du Ruban Bleu pendant vingt-deux ans.

sagers, accomplissant quelque 422 traversées en 33 ans de navigation. Sa carrière se termina en 1950. Il avait couvert trois millions de milles et transporté un million deux cent mille passagers.

La Cunard paya son tribut à la guerre, elle y perdit deux de ses navires : le "Lusitania" et le "Franconia".

Le "Lusitania", sister-ship du "Mauretania", fut torpillé sans avertissement au large des côtes irlandaises par le sous-marin allemand avec quelque 2.000 passagers à bord, parmi lesquels 128 citoyens américains. Vingt-deux minutes après l'impact, il se retourna et coula à pic. Près de 1.200 personnes furent victimes de cet assassinat qui contribua puissamment à décider les Etats-Unis à entrer dans la guerre aux côtés des Alliés.

Le 4 Octobre 1916, le "Franconia", reconverti en transport de troupes, fut torpillé près de Malte. Des milliers d'hommes qu'il transportait, seul onze furent sauvés.

Un paquebot chasse l'autre

Après la guerre, la lutte pour la conquête du "Ruban Bleu" reprit. Le "Mauretania" le détenait toujours, mais le vaillant navire vieilliss-

sait et, tandis que les ingénieurs britanniques étudiaient les moyens de lui donner un successeur digne de lui, l'Allemagne s'empara du trophée, en 1929, avec le "Bremen" qui battit le vétéran britannique de quelques dixièmes de noeuds.

La dépression économique des années 30, dont le monde entier sentit les répercussions entraîna le désarmement de nombreux navires et la cessation des activités de plusieurs compagnies. En Angleterre, la White Star Line ne disposait plus que de quatre unités. La Cunard, elle-même, ne fut pas à l'abri des humiliations.

Elle avait mis en chantier, le 1er Décembre 1930, un nouveau paquebot de 81.000 tonnes, auquel des machines de 200.000 chevaux devaient per-

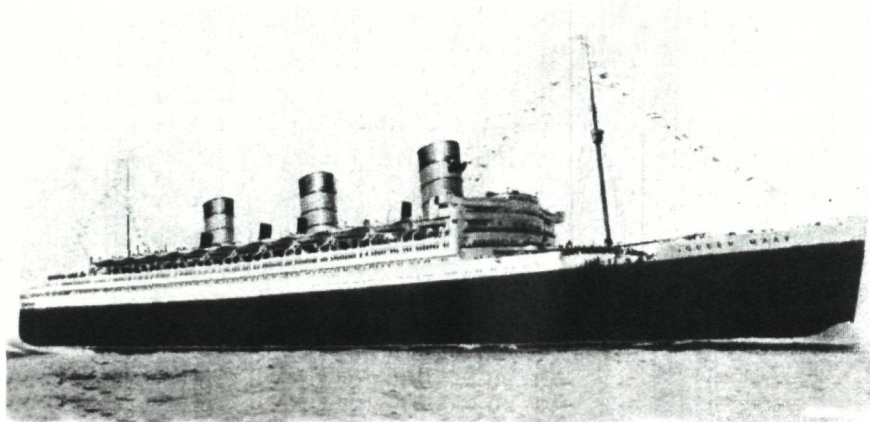
mettre de dépasser largement la vitesse de 30 noeuds, mais des difficultés financières obligèrent les constructeurs à suspendre les travaux à la fin de l'année suivante.

Comme à l'époque du "Mauretania", le gouvernement de Sa Majesté décida de sauver l'honneur national. Ayant contraint la Cunard et la White Star à fusionner et unir leurs ressources pour achever le navire, il accorda à la Cunard-White Star Line un subside de trois millions de livres sterling à faible intérêt, amortissable en 45 ans.

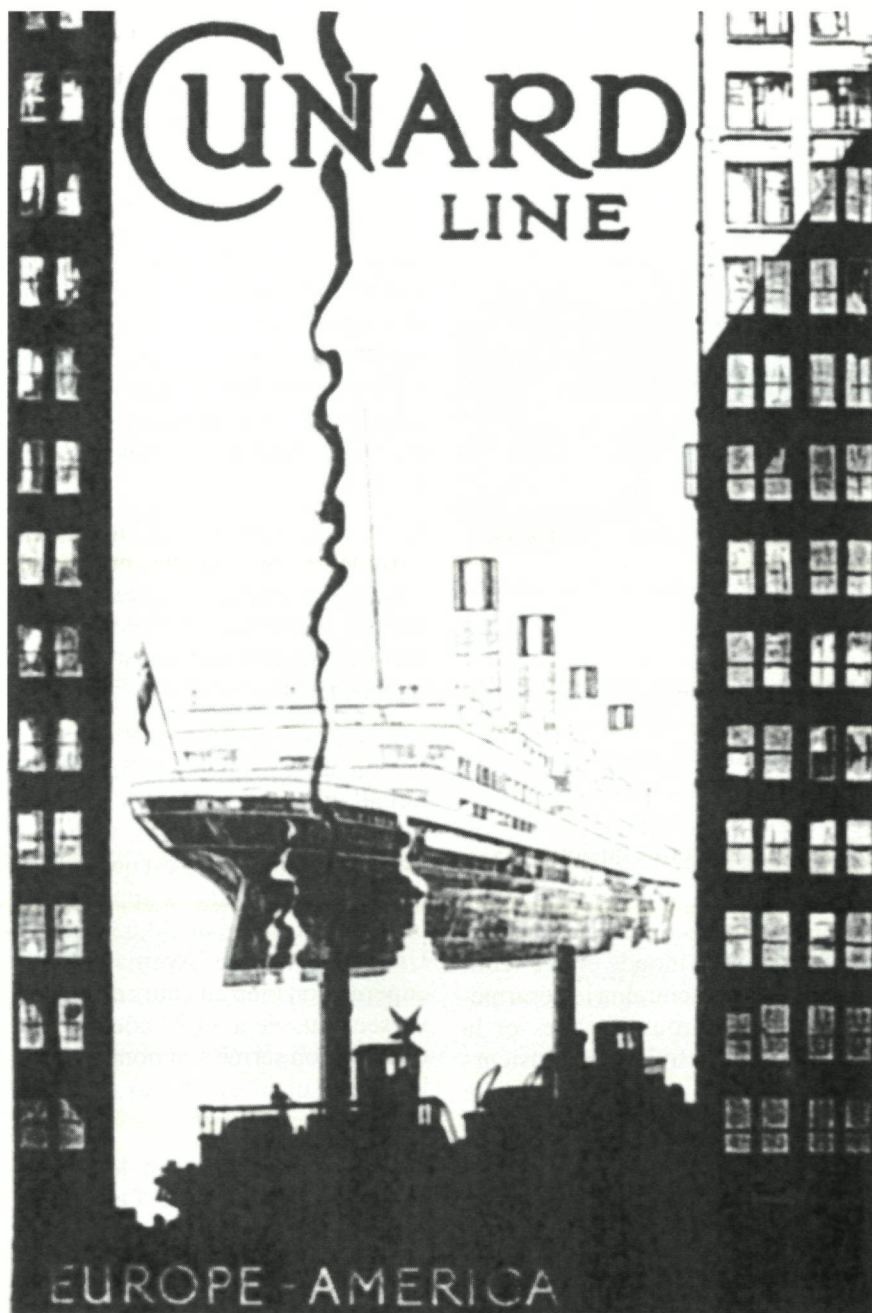
Le "Queen Mary" (81.237 tonnes, 310 mètres de longueur, puissance: 1.600.000 chevaux, vitesse : 30 noeuds, 1.100 hommes d'équipage, 2.139 passagers) fut lancé le 1er Septembre 1934.

A l'époque, le "Ruban Bleu" était détenu par le paquebot italien "Rex", qui allait le céder en 1935 au "Normandie" de la Compagnie Générale Transatlantique. Ce n'est qu'en 1936 que le "Queen Mary" s'appropriera la trophée, à l'allure de 30,63 noeuds. Un an plus tard, le "Normandie" récupérerait son bien au cours d'une traversée poussée à 30,98 noeuds. Une compétition serrée s'annonçait entre les deux superbes navires, que vint interrompre la guerre.

Durant celle-ci, on le sait, le "Queen Mary" et son jumeau le "Queen Elizabeth", lancé le 27 Février 1940, ayant troqué les couleurs de la Cunard -rouge et noir pour les cheminées, blanc pour les superstructures,



Le QUEEN MARY, lancé en 1934



L'AQUITANIA, fleuron de la Cunard dans les années vingt, entre dans le port de New-York dominé par les gratte-ciel (Affiche de l'époque)

noir pour la coque- contre le gris sale des navires de guerre, furent utilisés comme transport de troupes.

Capables de transporter en un seul voyage les effectifs d'une division, ils jouèrent un rôle de première importance en des moments cruciaux. Sur les mers sillonnées par les U-Boots, ils constituaient des cibles de choix, leur unique défense résidait dans leur vitesse. Au cours des hostilités, ils transportèrent à eux deux millions deux cent mille soldats et neuf

millions et demi de tonnes de matériel.

Moins heureux que les "Queens", qui sortirent indemnes de la guerre, fut le "Laconia". Transformé en croiseur auxiliaire, ce "Cunarder" de 20.000 tonnes fut coulé par le sous-marin allemand U-156 dans l'Atlantique Sud, le 12 Septembre 1942, alors qu'il ramenait en Angleterre 4.000 passagers dont 1.800 prisonniers de guerre italiens. Il n'y avait pas assez de canots à bord pour sauver tout le monde ; il y eut 1.621 morts.

Les hostilités terminées, la Cunard

remit les "Queens" en service et fit construire deux nouvelles unités, le "Media" et le "Carpathia" pour remplacer le "Laconia" et l'"Aquitania", envoyés à la ferraille. Le trafic sur l'Atlantique reprit de plus belle. Les hommes d'affaires et les touristes avaient remplacé les immigrants.

Les vingt premières années de l'après-guerre furent pour les grands paquebots le dernier chapitre de l'histoire d'une longue splendeur. Mais la menace pour ces luxueuses cités flottantes était là, sous la forme de l'avion de ligne qui permettait de franchir la grande mare en quelques heures.

La fin d'une époque

Si, en 1950, le nombre de voyageurs transportés par avion ne représentait que la moitié de celui des clients des paquebots, dix ans plus tard la proportion était inversée et elle n'a cessé, depuis, de croître en faveur de l'avion. En 1950, la Cunard réalisait encore un bénéfice annuel de 50 millions de dollars. En 1966, ses pertes cumulées atteignaient quelque 20 millions de dollars.

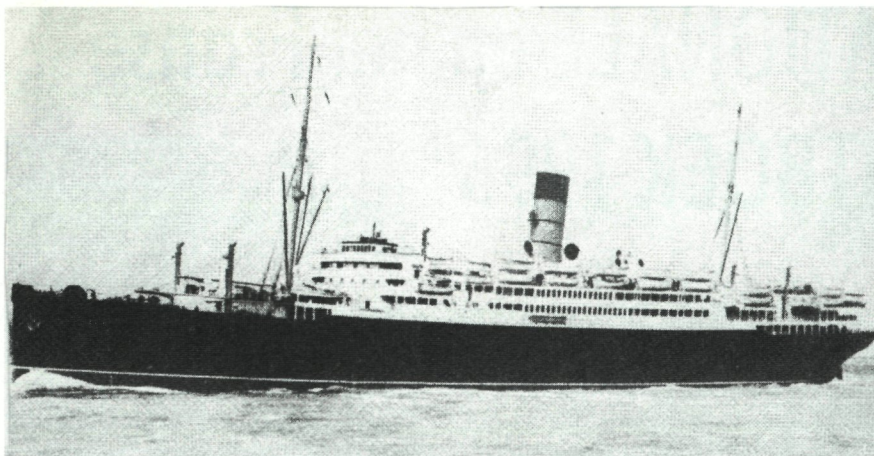
Toutes les compagnies de navigation se trouvaient dans la même situation. Pour y remédier, elles s'orientèrent vers les croisières touristiques. En 1967, les "Queens" furent désarmés et la Cunard mit en construction un paquebot beaucoup plus petit, le "Queen Elizabeth II" qui, entre deux croisières pourrait faire de temps en temps la traversée de l'Atlantique.

La suite de l'histoire de la glorieuse compagnie ne fut qu'une série d'avatars plus ou moins retentissants.

En 1971, elle est rachetée par Trafalgar House pour 26 millions de livres sterling. Plus aucun navire ne fut construit depuis.

En 1972, deux jours après avoir quitté New-York pour Southampton, le "Queen Elizabeth II", connaît une alerte à la bombe. Le terroriste réclame une rançon de 250.000 dollars.

Aucun explosif n'est découvert à



Le "LACONIA", 20.000 tonnes coulé par un sous-marin allemand en septembre 1942

bord, mais pour les passagers le voyage est gâché.

En 1994, le "Queen Elizabeth" reprend la mer, après une remise à neuf, pour un voyage qualifié par les passagers de "croisière pour l'enfer". Les travaux étaient loin d'être terminés. Poursuivie en justice, la compagnie fut obligée de rembourser aux passagers le prix de leur ticket.

autour du monde, s'échoua sur un récif de coraux à l'entrée du golfe d'Aqaba. Outre le coût des réparations et les indemnités à payer aux passagers frustrés, la Cunard aura à payer une forte amende au gouvernement égyptien pour le dommage causé aux coraux, à proximité d'un parc maritime naturel.

Tout cela n'était pas fait pour redorer le blason de la compagnie, dont

construction d'un nouveau paquebot dépasse les 200 millions de livres, le repreneur ferait une affaire même s'il devra consacrer quelques centaines de millions en plus pour apurer le passif de la compagnie et moderniser les sept navires de sa flotte. Une affaire, sur le papier tout au moins. On ne peut perdre de vue, en effet, qu'une trentaine de navires de croisières sont déjà sur le marché, en quête d'acheteurs.

On cite comme repreneurs possibles, la "P and O", Royal Carribean Cruises, Carnival Corporation, voire Disney, mais, à ce jour, aucun d'eux ne s'est encore déclaré.

En attendant que son destin soit scellé, la vénérable Cunard continuera à naviguer sur des eaux incertaines.

J.-M. de Decker



Le QUEEN ELIZABETH II

En Mars 1996, un incendie éclata à bord du "Sagasfjord", l'obligeant à écourter une croisière en mer de Chine et la Cunard à le décommissionner.

Début Septembre de la même année, le "Royal Viking", avec 560 passagers à bord ayant payé jusqu'à 35.000 dollars pour une croisière de 116 jours

les pertes cumulées s'élevaient à 195 millions de dollars, fin 1996. Celle-ci pourtant conserve certains atouts: son nom reste prestigieux et elle détient toujours 37% du marché de la croisière de luxe.

Kvaerners espère tirer de la vente de la Cunard 219 millions de livres sterling. Si l'on sait que le coût de la

De MARINE NATIONALE en het Franse "DEFENSIE-WITBOEK 1996"

Op 1 oktober 1996 ondertekenden de Belgische en Franse ministers van defensie, Dhr. Jean-Pol Poncelet en Charles Millon, een algemene overeenkomst voor nauwere samenwerking tussen de Belgische Marine en de Marine Nationale (MN). In dit akkoord stellen beide Marines zich tot doel de bestaande samenwerking verder uit te breiden op het gebied van:

- gezamenlijke training en operaties waarbij doctrines, tactieken, procedures, de uitrusting en commando- en controlesystemen op elkaar zullen afgestemd worden voor zover deze verenigbaar zijn met de respectievelijke veiligheidsvoorschriften
- een doorgedreven samenwerking op gebied van instructie en opleiding
- logistiek
- uitrustings- en aankoopprogramma's
- onderzoek en ontwikkeling
- het verkennen van nieuwe domeinen voor samenwerking

De uitwisseling van informatie betreffende gezamenlijke operaties, logistiek, planning en personeel zullen besproken worden tijdens jaarlijkse stafvergaderingen. Verder streven onze marine en de MN naar een betere coördinatie bij mogelijke niet-militaire acties en steunoperaties aan andere landen.

Nog geen maand later ondertekenden Charles Millon en Michael Portillo (defensieminister van Groot-Britannie) op hun beurt "a naval letter of intent" om de samenwerking tussen de Marine Nationale en de Royal Navy ook verder uit te bouwen, voornamelijk op het vlak van:

- het plannen van gezamenlijke deployments naar gebieden waar beide landen gemeenschappelijke belangen hebben
- de mogelijke vorming van een bilateraal eskader voor training en opleiding
- het uitbreiden van de coöperatie op gebied van onderzoek en ontwikkeling van gezamenlijke scheepstypes en/of uitrustingsstukken
- de bilaterale maritieme overeenkomsten uitbreiden naar andere West-Europese marines toe

De herstructureringen en afslanking van de defensiebudgetten dwingen West-Europese strijdkrachten concrete samenwerkingsakkoorden af te sluiten. Indien Europa haar economische macht wil uitbouwen heeft het namelijk geloofwaardige strijdkrachten nodig omdat militaire en economische macht hand in hand gaan. Door militair aanwezig te zijn in de wereld kunnen vele handelscontracten in de wacht gesleept worden die de Europese economie ten goede kunnen komen.

Tussen de Belgische, Nederlandse, Franse, Engelse en Duitse Marines onderling bestaan er al verschillende afspraken inzake gezamenlijke training en oefeningen. Het is dus niet uitgesloten dat in de toekomst andere overeenkomsten kunnen gesloten worden. De interoperabiliteit en rationalisering van middelen tussen de verschillende Marines worden op deze wijze in sterke mate bevorderd.

Een andere reden voor het afsluiten van deze akkoorden is dat door deze opgelegde besparingen de Marines het steeds moeilijker krijgen hun na-

tionale en internationale opdrachten naar behoren uit te voeren. Bijgevolg gaan de Marines op zoek naar mogelijkheden om aan een maritieme "task-sharing" te doen.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat Frankrijk na 30 jaar opnieuw toenaadering zoekt tot de NAVO.

Indien de Alliantie haar goedkeuring geeft hebben de Fransen de wens geuit een grotere rol te willen spelen binnen het Atlantisch Bondgenootschap en om zich samen met Groot-Britannie op te werpen als tegenpool van de USA.

Om haar voornemen kracht bij te zetten besliste de Franse regering de deelname aan het multinational eskader **EUROMARFOR** te verhogen. Naast haar 3 fregatten, 1 landingsschip, 1 mijnenjager en een tanker heeft Frankrijk sinds begin oktober '96 de **CLEMENCEAU** en een niet nader genoemde SSN voor 6 maanden bij het eskader ingedeeld. **EUROMARFOR** telt momenteel een 20-tal schepen onder het bevel van een Franse admiraal.

Dankzij haar Carrier Battle Groups (CBG's), gecombineerde zee- en luchtmacht krachten gevormd rond één of meerdere vliegdekschepen, is de US NAVY namelijk nog steeds de enige westerse Marine die in staat is een overtuigende maritieme strijdkracht op de been te brengen in tijden van crisis. Maar door de komst van het vliegdekschip **CHARLES de GAULLE**, en later de **RICHELIEU**, zal de MN als enige West-Europese Marine in staat zijn ook een CBG te vormen. Eventueel kan dan aan andere West-Europese Marines gevraagd worden enkele van hun eenheden (hetzij duikboten, fregatten,

destroyers en/of steunschepen) bij deze strijdmacht in te delen, waardoor een "Europese CBG" kan opgericht worden als tegenhanger voor de USN Carrier Battle Groups.

Maar ook de Franse strijdkrachten krijgen af te rekenen met restructuraties en inkrimpingen die het de MN moeilijk maken de haar opgelegde taken uit te voeren en haar dwingen tot de herziening van de geplande nieuwbouw- en modernise-ringsprogramma's.

Tot voor 1995 was Frankrijk één van de weinige West-Europese landen dat niet getroffen was door besparingen op defensie. Op 23 februari 1996 kwam daar echter een einde aan met de goedkeuring van het Franse Defensie-Witboek 1996. Het defensie budget zal met ongeveer 25% ingekrimpt worden in de periode 1997 - 2015. Te beginnen met 18% gespreid over de periode 1997 - 2002, gevolgd door een jaarlijkse vermindering van 1% tot het jaar 2015.

Het "1997 - 2002 **Projet de Loi de Programmation Militaire**" voorziet ook de afschaffing van de militaire dienstplicht tegen 2002.

Ondanks de vermindering van het aantal schepen en manschappen blijven de opdrachten echter dezelfde. Het personeel wordt van 63.800 manschappen teruggebracht tot 45.500 en de vloot verliest een 30-tal schepen (7 conventionele duikboten, 3 destroyers, 4 fregatten en 10 andere opervlakteschepen).

De operationele opdrachten van de Marine Nationale zijn verdeeld over 3 specifieke domeinen¹:

- deelname aan multinationale operaties en interventies buiten de Franse EEZ
- bescherming van de SNLE's
- aanwezigheid in de Franse overzeese gebieden

De kern van de MN is de Force d'Action Navale (FAN) met Toulon als thuisbasis. De FAN wordt gevormd door de 2 vliegdekschepen CLEMENCEAU en FOCH, 4 AA-fregatten, 5 ASW-fregatten, 3 La FAYETTE-klasse fregatten, 3 logistieke steunschepen, 5 amfibische landingsschepen, 6 nucleaire aanvalsdubboten van de RUBIS-klasse en Maritieme Patrouillevliegtoegen (MPA's) met in totaal 6200 manschappen. De FAN levert de nodige maritieme strijdkrachten voor deelname aan nationale en multinationale opdrachten en interventies in overzeese gebieden².

Eén van de belangrijkste taken van de in Brest gestationeerde schepen is het begeleiden van de SNLE's uit hun basis van Ile Longue en de aanlooproutes naar Ile Longue en Brest vrij te houden. Hiervoor zet de MN een 18-tal schepen en 3000 manschappen in (2 GEORGES LEYGUES- en 3 TOURVILLE-klasse destroyers, MCMV's, duikboten van de AGOSTA-klasse en MPA's).

De reorganisatie van de MN centraliseert zich rond het binomium "CHARLES de GAULLE/ RAFALE-M"³. Door het uit dienst nemen van de CLEMENCEAU voorzien voor september 1997, en doordat de CHARLES de GAULLE pas in 1999 de vloot zal vervoegen, heeft de MN

momenteel slechts 1 operationeel vliegdekschip, nl. de FOCH.

De proefvaarten van de CHARLES de GAULLE, voorzien voor het 2e semester van 1998, zullen ongeveer 1 jaar zullen duren. Op het ogenblik dat het schip in dienst komt gaat de FOCH in reserve. Tijdens de 18 maanden durende onderhoudsbeurt van de CHARLES de GAULLE in 2005 komt de FOCH een laatste maal in actieve dienst vooraleer definitief van de lijst van de MN geschrapt te worden.

Het is niet uitgesloten dat zowel de CLEMENCEAU als de FOCH te koop gesteld worden. Geruchten doen de ronde dat de Braziliaanse, Argentijnse en Indiase marine interesse tonen in de CLEMENCEAU

De SNLE's van de L'INFLEXIBLE-klasse⁴ worden uit dienst genomen naargelang de nieuwe generatie SNLE's, Le TRIOMPHANT-klasse, de vloot vervoegen. De 1^{ste} boot, Le TRIOMPHANT is operationeel sinds augustus 1995. Le TEMERAIRE komt in dienst in 1999 vervoegen, gevolg door Le VIGILANT in 2003. De Le TERRIBLE, Le FOUDRAYANT en L'INDOMPTABLE verlaten de operationele vloot respectievelijk in 1997, 1999 en 2003. Le TONNANT en L'INFLEXIBLE blijven zeker nog tot het einde van het eerste decennium van de 21^e eeuw in dienst.

De Marine Nationale denkt er ook over haar RUBIS-klasse duikboten, gebouwd tussen 1983 en 1993, tegen 2005 te vervangen door een nieuw type. Het nieuwe SNA-project voor 8 schepen ligt ter studie.

¹ De commandostructuur van de Marine Nationale is ingedeeld in 9 operationele zone's, waarbij elk commando instaat voor de operationele controle van de in haar gebied aanwezige schepen. Het Kanaal, de Noordzee, Atlantische Oceaan, Middellandse Zee, Franse Antillen, Guyana, Indische Oceaan (La Réunion Mayotte), Stille Oceaan (Franse Genootschapselanden) en Nieuw Caledonië.

² De laatste 10 jaar nam de MN aan verschillende overzeese operaties deel. Om er maar enkele te noemen: de 1^{ste} Golfoorlog (1987/88), Dessert Shield/Dessert Storm (1990/91); MCM operaties in de Rode Zee (1984), VN-embargo in ex-Joegoslavië (1991/94), Comoren (1989 en 1995), Haiti (1992/94), en Vietnam (1984/85 en 1987/88).

³ De RAFALE-M is het nieuwe aanvals-/gevechtsvliegtoeg dat ingezet zal worden aan boord van de CHARLES de GAULLE.

⁴ De Le REDOUTABLE-klasse werd hernieuwd in L'INFLEXIBLE-klasse met het uit dienst nemen van Le REDOUTABLE in december 1991.



AGOSTA

Drie van de vier diesel/elektrisch aangedreven duikboten van de **AGOSTA**-klasse, gebouwd tussen 1977 en 1978, gaan vanaf januari 1997 uit actieve dienst. De **AGOSTA** in januari 1997, **BEVEZIERS** in februari 1998 en **LA PRAYA** in 1999. Enkel de **OUESSANT** blijft in dienst als testplatform voor nieuwe systemen. De 2 overgebleven boten van de **DAPHNE**-klasse, **SIRENE** en **PSYCHE**, gaan respectievelijk in februari 1997 en november 1998 uit dienst.

Allen gaan in speciale reserve om, indien nodig, op korte termijn terug in dienst te komen.

De Franse Marine is ook niet meer van plan om in de toekomst diesel/elektrisch aangedreven duikboten te

bouwen. Dit zal van de Marine Nationale, na de Royal Navy en US Navy, de 3^e Marine maken met nog enkel nucleair aangedreven duikboten in dienst.

Op het gebied van de oppervlakeschepen ziet het afvloeiingsprogramma er als volgt uit:

1997 - de destroyers **ACONIT**, de Aviso **DETROYAT**, de 5 **CIRCE**-klasse mijnenjagers en het depotschip **RANCE**. Haar taken worden als commando/medisch steunship door de **FOUDRE** overgenomen.

1998 - de landingsschepen **ORAGE** en **OURAGAN** gaan in reserve als de **SIROCO**, het 2^e amfibisch landingsschip van de **FOUDRE**-klasse, in dienst komt (april 1998).

1999 - de destroyer **DUGUAY-TROUIN**, 3 **D'Estienne d'Orves** Aviso's, het steunship **RHIN** en testship **ILE D'OLERON**

De depotschepen **RANCE** en **RHONE** gaan in speciale reserve zodra het 3e en 4e **FOUDRE**-klasse schip afgebouwd zijn (voorzien in 2001 en 2004). De taken van de **RHONE**, momenteel gestationeerd in Fort de France, worden overgenomen door het zusterschip **RHIN**.

Mogelijk zullen enkele van deze schepen te koop aangeboden worden op de 2^e -handsscheepsmarkt.

Ondanks deze drastische reorganisatie is er toch ook positief nieuws te melden. Tussen 1997 en 2002 zal de MN een 6-tal uiterst moderne schepen in dienst nemen:

- het 4^e en 5^e **La FAYETTE**-klasse fregat, **JAUREGUIBERRY** en **GUEPRATTE**, met vermoedelijke indienstname rond 1999 en 2002. De bestelling voor het 6^e schip werd geannuleerd.

- 2 **HORIZON**-klasse fregatten

In het "1997 - 2002 **Projet de Loi de Programmation**" werd ook een budget voorzien voor de bouw van 2 fregatten, een gezamenlijk project met UK en Italië. Beide schepen zullen de destroyers **SUFFREN** en **DUQUESNE** vervangen in 2004. Oorspronkelijk dacht de MN 4 schepen te laten bouwen maar ziet zich beperkt tot 2 eenheden.

- 2 **FOUDRE**-klasse landingsschepen.

Volgens Minister Millon blijken de economische en financiële vooruitzichten tevens zo gunstig te zijn dat een tweede **CHARLES de GAULLE**-klasse vliegdekschip **RICHELIEU** en een vierde **Le TRIOMPHANT**-klasse SNLE zullen gebouwd worden, echter niet voor het jaar 2002!

DE MARINE NATIONALE

zie Jane's Fighting Ships 1996/1997 Editie

DUIKBOTEN

3 LE TRIOMPHANT -klasse SNLE's

- Le Triomphant
- Le Téméraire
- Le Vigilant
- (+1)

5 L'INFLEXIBLE -klasse SNLE's

- Le Foudrayant
- Le Terrible
- L'Indomptable
- Le Tonnant
- l'Inflexible

6 RUBIS -klasse SSN's

- Rubis
- Saphir
- Casabianca
- Emeraude
- Améthyste
- Perle

4 AGOSTA klasse SSK's

- Agosta
- Bévésiers
- La Praya
- Quessant

2 DAPHNE -klasse SSK's

- Psyché
- Sirène

VLIEGDEKSCHEPEN

2 CLEMENCEAU -klasse CV's

- Clemenceau
- Foch

1 + (1) CHARLES de GAULLE -klasse CVN

- Charles de Gaulle

1 CVH - Porte-Hélicoptère

- Jeanne d'Arc (tevens opleidingsschip)

DESTROYERS

1 TYPE F65 DDG

- Aconit

7 GEORGES LEYGUES -klass DDG's

- Georges Leygues
- Dupleix
- Montcalm
- Jean de Vienne

- Primauguet

- La Motte-Piquet
- Latouche-Tréville

0 + (2) HORIZON -klasse DDG's

2 CASSARD -klasse DDG's

- Cassard
- Jean Bart

2 SUFFREN -klasse DDG's

- Suffren
- Duquesne

3 TOURVILLE -klasse DDG's

- Tourville
- Duguay Trouin
- De Grasse

FREGATTEN

3 (+2) LA FAYETTE -klasse FFG's

- La Fayette
- Surcouf
- Courbet
- Jauréguiberry

- Guépratte

6 FLOREAL -klasse FFG's

- Floréal
- Prairial
- Nivose
- Ventose
- Vendémiaire
- Germinal

17 D'ESTIENNE D'ORVES -klasse FFG's

- D'Estienne d'Orves
- Amyot d'Inville
- Drogou
- Détrouyat
- Jean Moulin
- Quartier Maître Anquetil
- Commandant de Pimodan
- Second Maître le Bihan
- Lieutenant de Vaisseau Le Hénaff
- Lieutenant de Vaisseau Lavallée
- Commandant l'Herminier
- Premier Maître l'Her
- Commandant Blaison
- Enseigne de Vaisseau Jacoubet
- Commandant Ducuing
- Commandant Birot
- Commandant Bouan

MARINE NATIONALE in 1997 (vervolg)

AMFIBISCHE SCHEPEN

- 2 + (2) FOUDRE -klasse LSD's
 - Foudre
 - Siroco
- 2 OURAGAN -klasse LSD's
 - Ouragan
 - Orage
- 1 BOUGAINVILLE -klasse LPD
 - Bougainville
- 4 BATRAL -klasse LST's
 - Champlain
 - Francis Garnier
 - Dumont d'Urville
 - Jacques Cartier
 - La Grandière
- 6 LCT's
- 23 LCM's

PATROUILLESCHEPEN

- 10 L'AUDACIEUSE -klasse PC's
- 1 TRAWLER -klasse PC
- 1 STERNE -klasse PC
- 1 GREBE -klasse PC
- 3 FLAMANT -klasse PC

MIJNENBESTRIJDINGSEENHEDEN

- 10 TRIPARTITE -klasse MHC's
- 5 CIRCE -klasse MHC's
- 3 ANTARES -klasse MHI's
- 4 VULCAIN -klasse MCD's

HYDRAUGRAFISCHE & ONDERZOEKINGSSCHEPEN

- 4 LAPEROUSE -klasse AGS
 - D'Entrecasteaux
 - L'Espérance
 - Monge
 - Ile D'Oléron
 - Berry
 - Thétis
 - Denti
 - Narvik

LOGISTIEKE STEUNSCHEPEN

- 5 DURANCE -klasse AOR's
 - Durance
 - Var
 - Meuse
 - Marne
 - Somme
- 1 REPAIR SHIP AD
 - Jules Verne
- 5 RHIN -klasse AG's
 - Loire
 - Garonne
 - Rance
 - Rhin
 - Rhone
- 5 CHAMOIS -klasse AG's

OPLEIDINGSSCHEPEN

- Naast het helikopterschip JEANNE D'ARC ook
- 8 LEOPARD -klasse AXL's
- 2 GLYCINE -klasse AXL's
- 2 LA BELLE POULE -klasse zeilschepen
- 1 MUTIN -klasse zeilschip

ANDERE

- 2 RR 4000 Type AFL's
- 1 TRANSPORT LANDING schip
- 3 Nettenleggers
- 1 Boom Defence schip
- 3 Mooring schepen
- 78 sleepboten
- + een 105-tal kleinere schepen

Les tensions franco-britanniques à Dunkerque:

TROIS AMIRAUX MALMENES DANS LA TOURMENTE

L'épisode dramatique de l'évacuation de Dunkerque en mai et juin 1940 a été popularisé par le film et de nombreux écrits. Destinés au grand public, ils n'évoquaient guère les tensions et les différends qui se manifestèrent au cours des journées hallucinantes du rembarquement auxquelles furent mêlés les amiraux de la Marine française Abrial, Landriau et Platon. Les difficultés se manifestèrent lors de l'embarquement du corps expéditionnaire du Général lord Gort, alors qu'il y avait aussi 120.000 hommes de l'armée du Général Blanchard à évacuer. Il fallut l'intervention des grands chefs Churchill et Reynaud pour porter remède à une situation qui ruinait l'entente dite cordiale. Rappelons que dès la fin de la "drôle de guerre" commencée en septembre 1939 et terminée le 10 mai 1940, la foudroyante offensive de la "Wehrmacht" entame la vraie guerre et ébranle l'occident. L'armée du Général Kuchler acculait les Pays-Bas à la capitulation dès le 15 mai, et donnait à réfléchir à Londres quant au sort des forces britanniques combattant sur le sol de la France. L'amiral, voyant venir le moment où il faudrait rembarquer tout ce monde - 220.000 hommes pour le moins -, eut l'occasion de préparer minutieusement une opération d'évacuation massive qui finit par être une authentique victoire logistique, obtenue malgré les assauts de la "Luftwaffe" et de la "Kriegsmarine".

Le retrait britannique

Le 25 mai le secrétaire d'Etat au Foreign office, Sir Anthony Eden, annonçait publiquement que la principale préoccupation du moment était de sauver le corps expéditionnaire. Soutenu par son autorité politique, le

Général Gort fit savoir à l'Etat-Major du généralissime Weygand que les divisions britannique ne participeraient plus aux opérations préconisées par le successeur du Général Gamelin ce dernier étant limogé.

Calais étant isolé et Boulogne aux mains des allemands, les divisions anglaises cherchent leur salut à l'est de Gravelines. Elles ont reçu l'assurance que la Navy et la Raf les aideront ainsi que les Français. L'Amiral Abrial développa dans un premier stade, un sens aigu de la collaboration avec l'allié. En Grande-Bretagne, l'Amiral Ramsey, pour réaliser l'opération dite "Dynamo", réquisitionne toutes les embarcations susceptibles de supporter la traversée de la Manche, et de ramener de France le corps expéditionnaire en retraite. A l'Etat-Major du groupe d'armées n°1 (commandé par le Général Blanchard après le décès du Général Billotte), groupe dont fait partie l'armée belge, c'est la consternation. Non seulement le front dans le Nord est disloqué, mais le flanc sud de l'armée du roi Léopold III est ainsi dégarni.

La Marine française fait néanmoins bon visage contre mauvaise fortune, croyant que les régiments français seront évacués à Dunkerque après les divisions britanniques.

Une coopération difficile

Le 27 mai, les premières troupes britanniques embarquent à Dunkerque alors qu'une conférence réunit les amiraux français et anglais à Douvres. La France y est représentée par les Amiraux Odend'hal et Leclerc ainsi que par le Capitaine de Vaisseau Auphan qui connaîtra dans la suite une destinée agitée. Coté

anglais les Amiraux Ramsay et Somerville. Conclusion des pourparlers: les Amiraux Abrial commandant le front maritime nord sur le continent et Ramsay, commandant en chef à Douvres, demeurent "seuls responsables de leur zone respective". Mais des tensions entre les alliés se manifestent: les Anglais ont préparé depuis huit jours l'évacuation de leurs hommes sans en aviser les Français. Abrial, qui reçoit ses ordres de Darlan, improvise la défense du camp retranché avec les marins des bateaux coulés, deux divisions d'infanterie du Général Falgade et la flotte française du Pas de Calais commandée par l'Amiral Landriau, des bâtiments réquisitionnés complètent ses moyens.

Le 28 mai l'Amiral Darlan remet à l'amiral Le Luc, Chef d'Etat-Major, une note d'une importance exceptionnelle.

Une note primordiale

Ce document d'une portée particulière dit notamment: "Au cas où les événements militaires conduiraient à un armistice dont les conditions seraient imposées par les Allemands, et si ces conditions comprenaient la reddition de la flotte, je n'ai pas l'intention d'exécuter cet ordre". La note examine différentes hypothèses: rallier le port britannique le plus aisé à atteindre. Les navires susceptibles de traverser l'Atlantique, se rassembleront à Halifax au Canada. Un code secret est prévu pour rendre possible un appel de retour en France.

Dans les zones d'embarquement dès le 29 mai, des incidents éclatent: "des marins britanniques rejettent à la mer des soldats français qui ont pris pied sur des bateaux anglais". L'incident est grave. Ses répercussions se font

sentir en hauts lieux. Reynaud intervient auprès de Churchill. A l'échelon des amiraux, l'indignation est évidente, car les Français contribuent généreusement à l'évacuation des Anglais.

La contribution de la Marine française

L'Amiral Abrial a réussi à engager trois cents bâtiments français et notamment la flottille du Pas de Calais de l'Amiral Landriaux avec ses torpilleurs, ses avisos, ses escadrilles de patrouille et les petits bâtiments réquisitionnés. L'importance des effectifs entraîne des pertes proportionnelles. La flottille perd notamment le torpilleur "Siroco" qui a le drapeau du 91^{me} régiment d'infanterie à bord. Tous les bâtiments de la 2^{me} flottille de torpilleurs sont perdus.

Un nouvel incident opposera au cours de la journée du 31 mai l'autorité française au commandement du corps expéditionnaire en évacuation: 20.000 soldats britanniques sont associés aux Français dans la défense du périmètre défensif autour de Dunkerque. Le Général Alexander veut les retirer et les embarquer. L'Amiral Platon qui vient d'être nommé gouverneur de la place de Dunkerque s'insurge contre cette mesure qui compromet le sort des derniers effectifs français.

Le 30 mai le président Reynaud exprime son mécontentement au Général Spears, envoyé spécial du premier ministre Churchill, au sujet de la disparité des embarquements sur les plages de Dunkerque et de Saint Malo les Bains. Le même jour le généralissime Weygand confirme les doléances de la France. La collaboration navale franco-britannique est de plus en plus compromise.

Le 31 mai la plage de Dunkerque offre un tragique spectacle où se mêlent les morts et les blessés, le matériel détruit et l'armement abandonné, tandis que le port subit le harcèlement d'une artillerie qui à chaque coup fait coup but.

Rencontre des leaders à Paris

Au cours d'un entretien Churchill-Reynaud à Paris, le premier ministre britannique se rend compte de la portée des incidents multiples auxquels l'opération d'embarquement donne lieu. Pathétique dans les grandes circonstances, il formule une émouvante déclaration: l'évacuation se fera désormais bras dessus bras dessous". Il assure les Français que l'armée anglaise revendique "l'honneur de faire partie de l'arrière garde". Les Français ne demandent pas mieux: les dernières divisions du corps Falgade, au contact de l'ennemi, sont à bout de force.

Sur le terrain les déclarations de leaders ne se font pas encore sentir et la situation ne s'améliore pas: sur les 225.000 soldats embarqués il n'y a que 18.000 Français. Le Général Alexander malgré les promesses faites la veille, donne l'ordre d'embarquer sa division, alors qu'il y a encore des Français à évacuer. Les Amiraux Abrial et Platon veillent à l'évacuation de leurs compatriotes restés sur le terrain et décimés par le feu ennemi, mais ne suffisent pas à la tâche.

Vingt chars français et deux divisions éitrillées défendent encore la peau de chagrin du dernier périmètre défensif. Le 2 juin 224.585 anglais ont été rapatriés, mai 30 à 50.000 Français attendent toujours que leur salut vienne de la mer. Le Général français Jansen qui commande la XII^{me} division du camp, retranché est tué. A la même date le généralissime télégraphie au haut commandement britannique qu'il reste toujours 47.000 ultimes défenseurs à évacuer. Weygand rappelle la promesse faite par Churchill le 31 mai. Son intervention, alors que les Anglais sont à l'abri, ne demeure pas sans suite. Dans la nuit du 2 au 3 juin l'évacuation des Français reprend.

Les pertes Françaises

Les amiraux français, malmenés dans la tourmente ont perdu beaucoup de monde. Les pertes

navales qui les éprouvent sont sensibles: 2 contre torpilleurs, 5 torpilleurs, 1 Ravitailleur, 17 avisos, 29 vedettes. Sans compter les bâtiments avariés.

Conformément à l'engagement pris par leur premier ministre, les navires anglais reviennent, mais à distance respectueuse de la plage. Il rentrent en Grande-Bretagne avec peu de rescapés. Les Anglais comprennent que ce "coup pour rien" indignes les Français qui attendent sous la mitraille allemande. Churchill se rend compte une fois de plus du retentissement que peut avoir le "geste pour rien". Il donne ordre à l'Amiral Ramsey de retourner à Dunkerque. Ses bâtiments sauveront encore près de 50.000 hommes, dans la nuit du 3 au 4 juin. Vers 22 h. les Amiraux Abrial et Platon ainsi que le Général Falgade embarquent à leur tour à destination de Douvres.

La fin de la tragédie

Le 4 juin à 07h15 le Général Beaufrère, commandant la 68^{me} division décide la reddition de Dunkerque après avoir consulté le maire de la ville. 110.000 des ses compatriotes sur 380.000 ont été évacués. Il prend contact avec le Général von Kranz. La tragédie a pris fin.

La Raf et la Luftwaffe, les spitfires et les stukas se sont livrés de sanglants duels. Sur mer, les pertes des deux marines sont sensibles mais l'essentiel du corps britannique est sauvé. Les hommes qui survécurent formèrent le noyau des forces libératrices.

Dunkerque, tout compte fait, fut une victoire logistique dans laquelle les amiraux français eurent une large part. Les sacrifices consentis en 1940 trouvèrent leur récompense en juin 1944 lorsque les armées libératrices débarquèrent en Normandie et s'engagèrent sur le chemin de la victoire finale.

Paul Eygenraam

18e-EEUWS WOORDGEBRUIK IN DE SCHEEPSBOUW

Bij het stelselmatig ontleden van het oude notariaat van Oostende vonden wij enkele kontrakten voor het bouwen van een schip. Gewoonlijk betreft het de levering van een billander, een scheepstype dat vooral gebruikt werd bij het overslaan uit zeeschepen van ladingen van en naar het binnenland via het Sas van Slijkens. In tegenstelling tot wat de naam laat veronderstellen, voeren zij ook op zee, maar dan over korte afstanden, wij vonden deze schepen terug tot in Rouen en Londen. Dit scheepstype werd gebouwd te Baasrode (bijlage 1).

In bijlage 2 volgt een kontrakt uit 1753 voor het bouwen van een visserssloep, eveneens te Baasrode. Hierbij rijst onwillekeurig de vraag naar het aantal en de bedrijvigheid van de Oostendse werven.

Tot 1769 werd de loodsdienst door de stad uitbesteed aan een privé persoon, een oudere zeekapitein, die het op zich nam een boot te leveren om de schepen op de rede tegemoet te varen. Wij vonden een kontrakt uit 1750 voor de bouw van een dergelijke loodsboot te Oostende (bijlage 3). Na de reorganisatie van het loodswezen vinden wij, vanaf 1770, een stadskorvet dat dag en nacht op de rede ligt.¹

RAB-Notariaat Van Caillie 1941- boek 40 - akte 6

Bijlage 1

9 february 1749

Compareerden Joannes DE SORGER vrije billanderman ter eender, en Franciscus LANDTSHEER m^{grs} Adriaan LANDTSHEER wonende te Bostroet land van Dendermonde ten andere welke 1e compt heeft aanbesteed het maken van een billander onder volgende voorwaarden: dat het zal moeten lang zijn boven het steven 70 voet Brugse maat, hoog 7 voeten, met de dekplanken, zo wijd op het gat als het Sas van Plassendale, de stevens van één stuk, hoog vooraan 11 voet en van achter 10 voet, de boom met zijn vrinsels 2 duim en 11 dik goets, de vaste vissen en dat van 2 einden toe in de boom, de leggers 8 duim vierkanten, d'inhouten 5 duim in den hekke en boven 3 duimen, ieder hout moet zijn poot hebben, ieder poot lang een houten nagel boven het handboord en een houten nagel voor de knoezelplank met het handboord op malkander met een slag, de knoezelplank moet dik zijn 5 duim van buiten, en van binnen 2 duim en 1/2, het handboord moet zijn 2 duim, de handboorden moeten zijn 2 einden toe, en met haken van ieder 5 voet lang zijn, en nog 4 boorden ten advenante, de vrinsels moeten staan op elkaar, voorts het opperboord dik 2 1/2 duim goets, de

dekplanken van eender lengte toe dik 3 duim, de voorplecht van eender lengte en geen rietschaligheid, ieder bank met 2 huien (of knieën?) en de mastbank met 4 "huien", de hangende wegers en de voetwegers dik 2 duim de bindinge ook 2 duim, de wegering tussen de hangende en de voetwegers moeten dik zijn 1 1/2 duim en dat moet ingelaten worden met "bossies" en ieder hout moet 2 houten nagels hebben en door de middelstreke ieder legger één voet van elkaar en een achterplecht zonder kajuit en van eender lengte als voren.

De 2 comp^{ten} zullen niet mogen gebruiken enige rietschalige planken, noch voor de inhouten, poten en liggers of banken.

Indien het schip niet conform is de voor^{ze} conditiën, zal 1e comp^t het mogen doen uitbreken op kosten van 2e compⁿ, zullen de 2e compⁿ moeten leveren al het ijzerwerk, en moeten leveren binnen 5 maanden. Zij zullen ook op hun kosten moeten leveren de zwaarden 13 voet lang en 8 voet breed m^{grs} aan de kop 3 duim dik, ieder zwaard met zijn beslag 4 ijzeren spangen en een halve maan tot ieder zwaard, en ieder spange geklonken met klinknagels; alle houten nagels moeten aan weerszijden doorkomen en deugdelijk opgespiet worden, zoniet zullen voor iedere nagel verbeurd worden 3 1/2 st voor de armen.... voor de som van 1.500 fl Vl crt daarin begrepen het maken van een gewone boot, te betalen 1000 fl contant en 500 fl over 8 jaar gespreid.

¹ A. de Burbure: Les Origines du Pilotage à Ostende. Wandelaer en Sur l'Eau nr 226 - januari 1947.

F. Gevaert: Reglement op de loodsdienst van 1773. Schuttevaer - november 1982.

Algemeen Rijksarchief - Geheime Raad Oostenrijk - cartons 281B: Schets uit 1777 van de loodsboot die de toegang tot de haven peilt terwijl het loodskorvet (met stadsvlag) op de rede ligt.

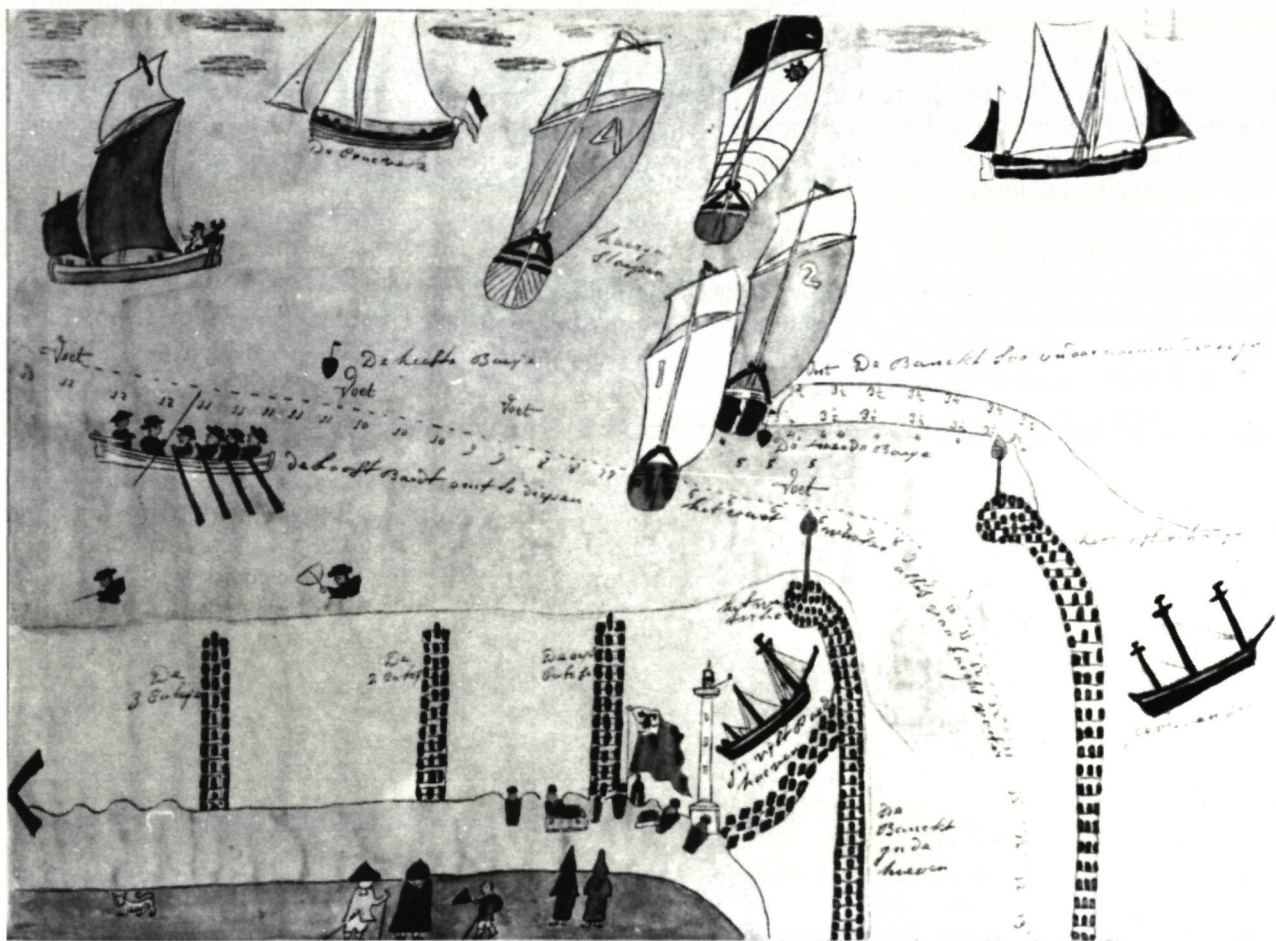
Bijlage 2

Compareerden voor my Jan Antone Blondeel notaris etc... in persoonen Joannes Frans ende Adriaen Landtsheer Meester schipmaeckers woonden binnen de parochie van Bastroode ende alsnu present binnen deese stadt ter eender syde, ende S^r Pieter LOHR coopman ende minmeester alhier ter andere. Welcke comparanten tusschen mal-kanderen hebben aengegaen ende beslooten het naervolghende contract, ende dat tot het maecken ende bouwen van een nieuwe visscher chaloupe.

Ende eerst, dat de twee eerste comparanten beloven de selve visscher chalouppe te sullen maecken op de

naervolgende gedetailleerde manieren, te weten dat die sal hebben de langhte van een en vyftigh voeten en alf over steeven, ende de wyde op syn uytwaeteringhe van veerthien voeten en dry duymen, diep in syn ruym aen de spille acht voeten en alf, mitsgaeders diep achter aen de pompe thien voeten; de liggers sullen moeten weesen acht en acht duymen, de buyck-stucken en oplangers vier en vijf duymen, de plancken dienende tot den huydt twee duymen ende deghonne dienende tot de weygeringe sullen moeten weesen van een en alf duym dick alle eycken houdt, uytgenoomen een holm kiele ende naerloop, ende sal al het resteerende moeten zyn goedt ende suffisant eycken houdt sonder eenighe rysschalligeydt, veugelbeckigheydt ofte met quaede knopen, hetwelke soodaenigh bevonden wordende sal uyt geworpen ende erstelt worden ten contentement van den tweeden comparant besteede, bovendien sullen alle de inhouten moeten syn vierkant

ende geensints wankantigh, ende soo haast de voornoemde chalouppe sal weesen gestelt in syn inhouten, sullen de eerste comparanten aennemers geobligeert weesen, gelyck sy hun obligeeren mits deesen, daer af aenstonts part te gheeven aen den tweeden comparant ten effecte van sich naer het voornoemde bastroode te begeeven ofte uyt synen naeme ende van tsynen 't weeghe eenen anderen persoon te senden, omne de constructie ende het houdt van de voorseyde chalouppe te besightighen en examineeren ofte alles ordentelyk ende op den voorschreeven voet is gemaect; ende by soo verre sy de selve chalouppe alsdan niet en vinden geconstrueert, immers gemaect ingevolgh de chalouppe genaemt "de S^t Antonius de Padua" gevoert door Jacobus MAEBE jegenwoordigh ligghende aan de kaye deeser stee- de de welcke door de eerste compa- ranten aennemers soo in breedte, langhte ende hooghte is besighticht ende gemeeten, soo sullen sy de sel-



Haveningang van OOSTENDE in 1777

ve chalouppe moeten aen hun vingers houden, sonder den tweeden comparant besteede te connen obligeeren van die te moeten aenveerden, ofte daerover iets het minste te moeten gheeven.

Voorts is oock besproocken ende geconditioneerd dat de berckhouten sullen moeten opgevult worden; het onderste berckhout afgeront de boegh aen stierboordt syde, sal moeten weesen verdobbelt met eycken duymplancken; bovendien sullen de aenneemers moeten leeveren de deckplancken tot twee duymen dick, benevens al het greynen ende eycken houdt voor het binnewerck mitsgaders voor de galghe ende spille; voorts twee ancker stocken en twee helm stocken ende maecken al de noodige ronthouten, immers al het ghone aen het hol (?) van de chalouppe noodigh is, soodaeniglyck noghtans dat de mast ende de voorseyde rondhouten sullen moeten geleverd worden door den besteede.

De leveringhe van het noodigh yserwerck van naegels, bouten, steeckers en vingerlingen voor het roer, een spanghe voor op het steeven, twee spanghen en crammen voor de luycken, sal weesen een last van de aenneemers, gelyck oock het werk, peck ende terre het welcke al door hun sal moeten geleverd worden, ende belooven d'eerste comparanten aenneemers in de maniere voorgeschreeven de voorseyde chalouppe te maecken ende over te leeveren jehens primo augusti eerst coomende, op peene van te verbeuren in profytte van den besteede een pondt groote courant gelt van yder loopende dagh dat sy in gebreecke sullen blyven van de selve chalouppe gemaeckt over te leeveren naer het expireeren van den voorseyden tydt. Geschiedenis de gemelde besteedinghe voor ende mits de somme van seventhien hondert guldens Vlaems courant geldt booven een hooftc leedt van twee guinees in spetie, ende welke somme sal promptelyck moeten betaelt worden in dry egaele paymenten, het eerste als de chalouppe sal staen in syn inhouten, het tweede als het deck sal liggen ende

het derde als de selve door den besteede sal overgenoomen worden.

Voorts is nogh ondersproocken dat de eerste comparanten aenneemers sullen gehouden weesen de selve chalouppe vry te leveren voor Vlis-singhe, ende op hun cost een loots daer op te stellen om die aldaer te brenghen alwaer de selve door den besteede sal aengenoomen worden, en sal die alsdan blyven t'syner risico en pryckel; dogh by soo verre dat de selve chalouppe langhs de Schelde door Zeelandt niet en vermagh te passeeren, waervan de eerste comparanten hun sullen informeeren, sal dit teghenwoordigh accoordt syn ende blyven van nul en geender waerde gelyck danof tusschen elckanderen niet het minste en waere gecontracteerd ende beslooten, ende welke kennisse de selve aenneemers aen den besteede sullen moeten verleenen binnen den tydt van dry weecken naer dato deeser.

Aldus gedaen ende gepasseert ter goeder trouwe binnen Oostende op den achtsten January 1753.

RAB - Notariaat Van Caillie 1941 boek 41 - akte 23

Bijlage 3

24 april 1750

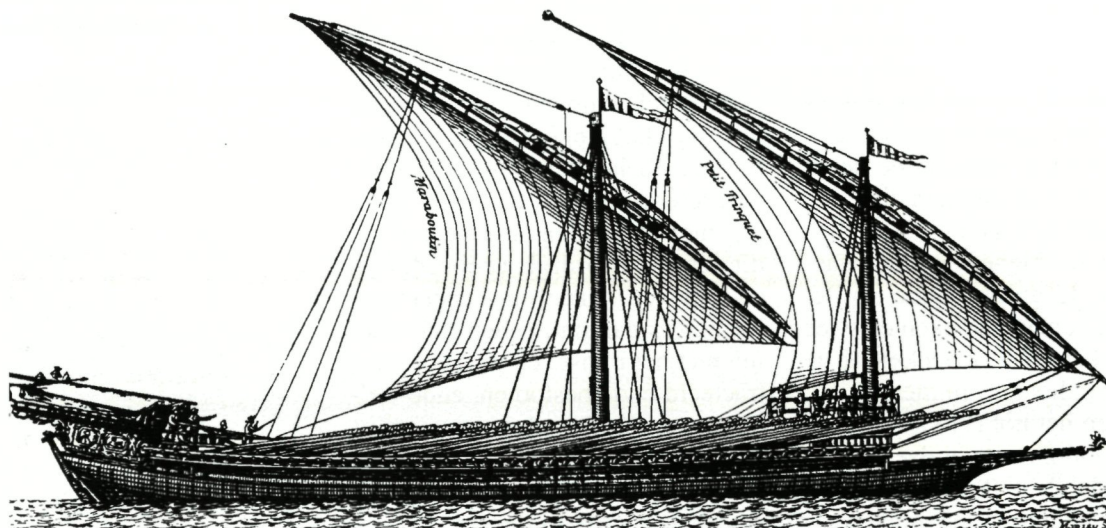
Compareerden kapⁿ Philippus DER-DEYN en Matheus MEYNE havenmeester alhier ter eender, en Jacobus BRIDTS Meester scheepstimmerman, welke 1 compⁿ verklaarden aan de 2e comp^t te hebben aanbe-steed het maken van een grote loodsboot 2 voet langer dan de oude loodsboot, hoog en wijd als de oude loodsboot, waartoe de 2e comp^t zal moeten leveren op zijn kosten al het eikenhout, pikwerk en ijzerwerk, de planken buitenboord 1 duim dik, het kromhout 4 duimen vierkant, alles van goed eikenhout, iedere plank op iedere inhout genageld met 2 houten nagels, voorts geen hout te gebruiken dat rietschalig is, de inhouten 9

duim van elkaar Vlaamse maat, de boeg voor en achter te leveren door 2e comp^t die al het hout en ijzerwerk en het hout hetgeen capabel is, welke nieuwe boot door 2e comp^t zal moeten opgemaakt worden binnen 60 naeenvolgende werkdagen te beginnen vanaf morgen, welke aanbesteding geschiedt voor 50£ gr. Vl. crt geld die zullen betaald worden bij de levering.

J. Coopman

"MAIS QUE DIABLE FAISAIT-IL DANS CETTE GALERE?"

(Ou quelques contre-vérités sur les galères)



Galère du dix-septième siècle allant à bon vent.

Dommage, monsieur Molière, mais vous étiez meilleur écrivain qu'historien! En 1625, les corsaires de Tripoli, Bizerte et Alger n'avaient pratiquement plus que des vaisseaux ronds, et non des galères. Les galères barbaresques n'existèrent plus dès lors qu'au théâtre ou au cinéma. Anachroniques aussi, les scènes de galériens de la série des films "Angélique", où Robert Hossein transpire sur des navires qui avaient disparu depuis 50 ans! Hier ou aujourd'hui, je pense que l'on connaît très mal ces beaux et sales vaisseaux que furent les galères.

Regardons la galère française type, celle de la fin du XVII^{ème} siècle. C'est celle dont nous connaissons le mieux les caractéristiques, les performances et le mode de recrutement et de vie de la chiourme.

Les caractéristiques

Les dimensions des galères ont peu évolué depuis l'antiquité, et on retrouve en 1691 les dimensions suivantes pour une galère française: longueur entre perpendiculaires 47 m, largeur 5,8 m et 2,3 m de creux. Avec éperon et décorations arrières, la longueur hors tout atteignait 55 m, soit à peu de choses près la longueur d'un vaisseau de 74 canons de la même époque¹.

L'artillerie d'une galère comprenait cinq canons et douze pierriers. La pièce principale, un canon de 36, était traînée à l'avant au combat. Les autres, chargées à mitraille, se trouvaient réparties de chaque bord. Il était impossible de disposer autrement les pièces. La galère fut donc un

"one-shot-ship", et beaucoup de combats se réglèrent à l'arme blanche. Ceci met en évidence le point faible des galères par rapport aux vaisseaux de haut bord: une artillerie ridiculement faible et un blindage inexistant.

Les performances

Des études récentes menées par des physiologistes du travail et des architectes navals ont permis de dégager des chiffres déterminant la vitesse des galères par unité de temps. On estime qu'une galère bien montée filait par calme plat à 5 noeuds pendant une heure, ou 6 noeuds pendant 15 minutes maximum (en chasse ou en fuite), puis 3,5 noeuds lors de la vogue par quartier

¹ Le vaisseau de 74 est, suivant l'expression consacrée, un vaisseau rond (vu son rapport longueur/largeur), et un vaisseau de haut bord. La galère sera un vaisseau long, et vu son faible creux, un vaisseau de bas bord.

(bordée) pendant une dizaine d'heures. Par contre, vent debout, une galère n'étalait plus un vent de

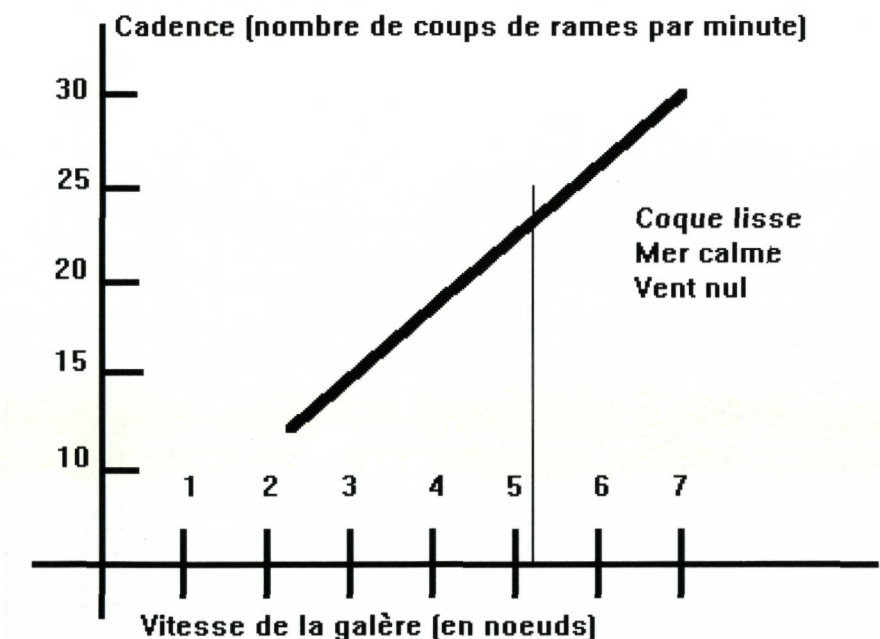
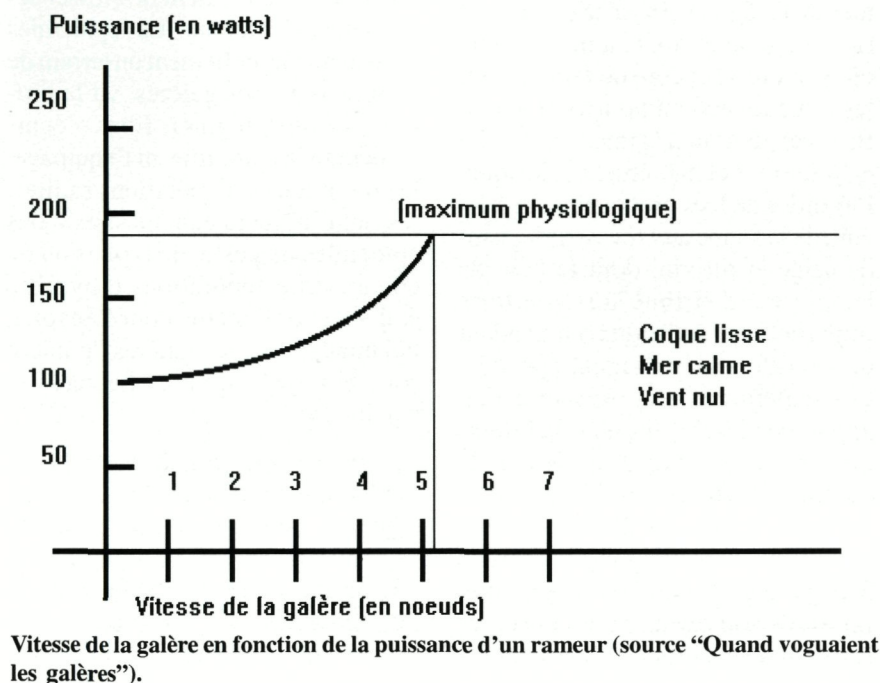
blie, la galère pouvait filer jusqu'à 12 noeuds aux allures portantes. La galère fut donc un bon voilier dans le

forçait. Son faible franc-bord ne lui permettait pas une gîte importante. Le pilote pouvait cependant modifier la position du centre de gravité en déplaçant les rames du côté au vent. On peut sans difficulté imaginer le danger de la situation lorsque le vent refusait dans une rafale, avec la voilure à contre, le centre de gravité déplacé et les rames engagées sous le vent. Les manoeuvres de changement d'amures étaient longues et délicates. Pour ce faire en effet, l'extrémité inférieure de l'antenne (la vergue du gréement latin) devait passer **derrière** le mat, et l'ensemble antenne + voile pesait plus de deux tonnes. Prendre un ris ou changer de voile quand le vent fraîchissait présentait des risques certains, car lorsque l'on s'occupait d'une voile, l'autre restait portante, d'où déséquilibre certain du plan de voilure. De plus, les galères ne possédaient ni guindeau, ni cabestan; les opérations comme "serper le fer" (lever l'ancre) ou hisser une antenne se faisaient à bras d'hommes, qui ne manquaient certainement pas à bord.

Un autre inconvénient de la galère était sa faible autonomie, estimée à une semaine. En effet, le navire devait emporter la nourriture et l'eau² d'un équipage disproportionné avec sa taille (jusque 450 hommes, dont 250 rameurs sur une galère ordinaire).

Le recrutement et la vie de la chiourme.

S'il est vrai que la condition du galérien n'avait rien d'enviable, il ne faut pas oublier que le premier soin du comité³ était de garder la chiourme en bonne condition physique, celle-ci étant la force propulsive du navire. De même que contrairement à une idée préconçue, la chiourme fut longtemps constituée d'hommes libres (certainement dans l'Antiquité). Ce n'est que quand les conditions de



trois beaufort. Dès qu'un vent favorable se levait, on marchait à la voile. Avec sa voilure latine bien éta-

temps maniable, mais pire encore que les vaisseaux de haut bord, elle remontait mal le vent quand le temps

² On estime la consommation d'eau à un litre par homme et par heure de vogue.

³ Le comité était l'homme qui cumulait les fonctions de maître d'équipage et de commandant en second.

vie se sont améliorées à terre que le recrutement devint difficile, et qu'il fallut faire appel aux condamnés et aux prisonniers de guerre. On doit à Charles VII (le contemporain de Jeanne d'Arc) la première ordonnance royale concernant la condamnation aux galères.

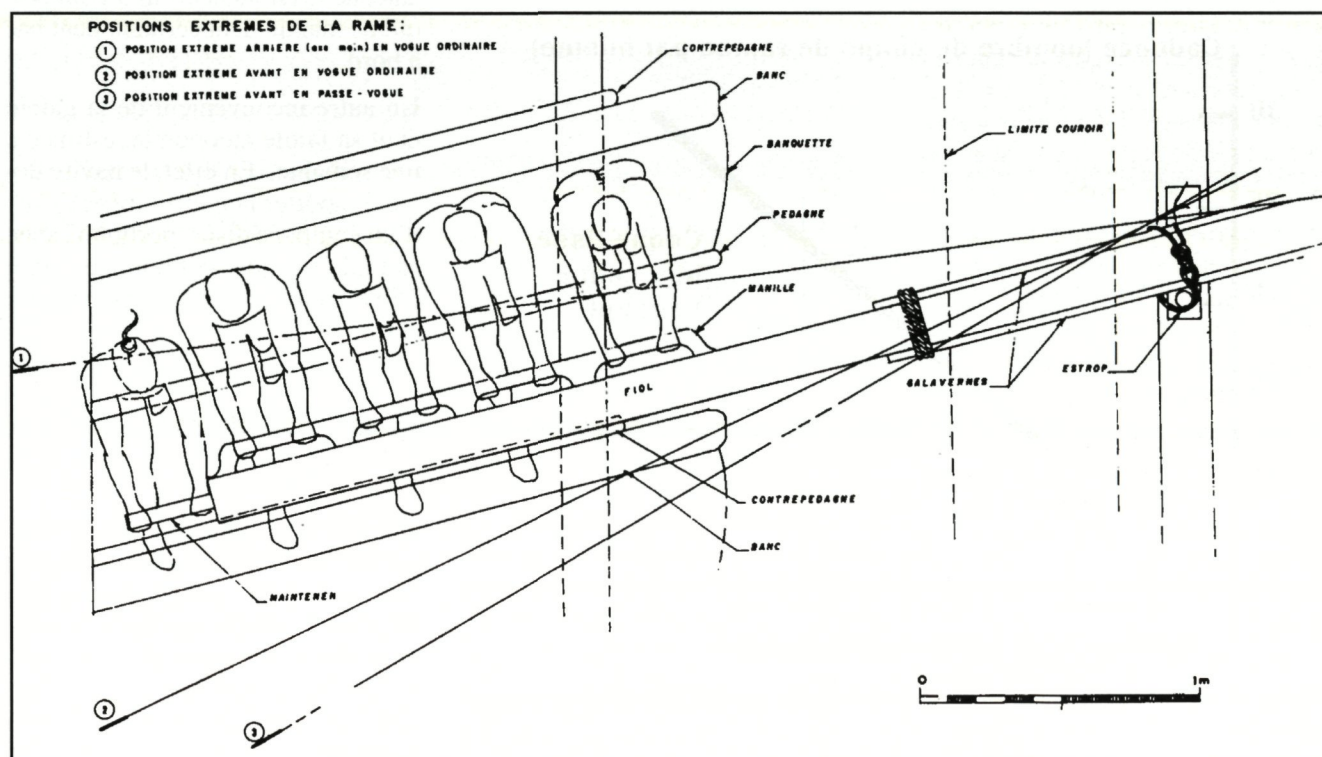
Le recrutement de la chiourme mériterait une étude plus complète, mais nous pouvons dire que les rameurs ont été *généralement* recrutés sur base de volontariat. Ils constituaient le prolétariat naval de l'époque. Ce n'est qu'au XVI^{ème} siècle que l'on fit servir des esclaves, soit achetés, soit enlevés lors de razzias sur les côtes turques⁴ ou grecques. Les Barbaresques et les Turcs procédaient de la même façon sur les côtes européennes. Egalement, à partir du XVI^{ème} siècle, la chiourme sera fournie par les forçats, les victimes des guerres de religion, les S.D.F. du temps et les prisonniers de guerre. La

condamnation aux galères ne fut supprimée en France qu'en 1791, par la Convention.

Comparé à nos conditions de vie actuelles, le régime des galériens n'avait rien d'agréable, mais à une époque où on mourait encore de faim à terre, les rameurs étaient nourris et vêtus! Ils recevaient un régime assez riche en protéines et hautement calorique. Les ordonnances prévoyaient du biscuit, de la soupe aux fèves, de la viande salée et du vin, dont le "vin de bannière", distribué lors d'efforts importants sur ordre du commandant de flottille, par un signal spécial⁵. Les règlements ne précisent aucun apport en vivres frais, mais la littérature sur les galères ne parle pas de cas de scorbut, ce qui laisse supposer que les galériens se fournissaient eux-même en fruits et légumes frais. Sans pour autant la choyer, le comité faisait de son mieux pour conserver le moral de la chiourme, et éviter les

vagues de suicides peu souhaitables pour la bonne marche du navire. Adepte du HRM avant l'heure, il n'utilisait le fouet (de corde) qu'avec modération, en évitant de blesser sérieusement le rameur. Les épidémies trouvaient naturellement un terrain de choix à bord des galères, vu la promiscuité qui y régnait. Elles n'épargnaient ni la chiourme, ni l'équipage. De nombreuses expéditions militaires ont d'ailleurs échoué suite à des épidémies de peste, de typhus ou de choléra. Les conditions d'hygiène étaient à bord, même pour l'époque, lamentables, et les galères "puaient sous le vent", comme plus tard les baleiniers.

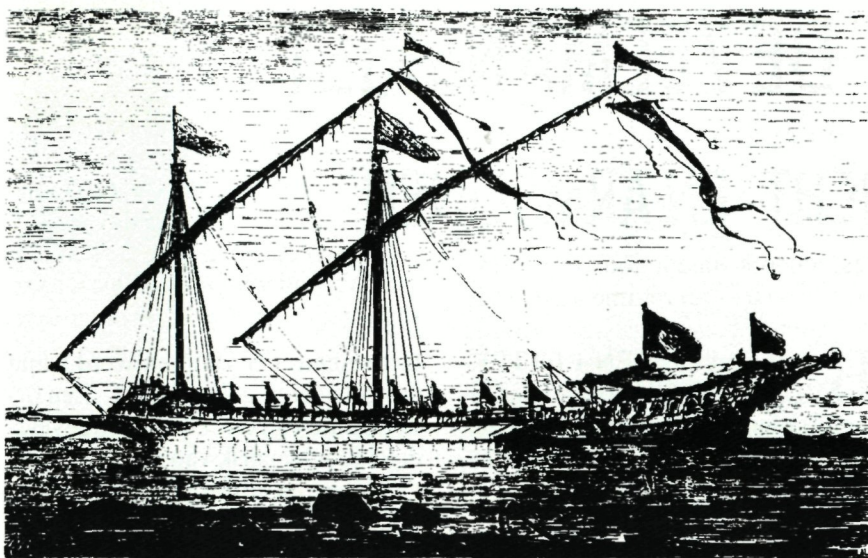
Le cinéma nous a habitués aux rameurs ramant avec les bras. Il n'en était rien; pour économiser de la place latéralement, (et donc diminuer la largeur des galères ou augmenter le nombre de rameurs par banc), les forçats ramaient les bras tendus, atti-



(Dessin de R. Burlet)

⁴ Les Turcs étaient les plus prisés pour leur force et leur docilité, d'où l'expression "fort comme un Turc".

⁵ Cela me rappelle le "Beer pennant" de STANAVFORCHAN.



La Galère reale (dix-septième siècle)

tude absolument anti-ergonomique qui ne favorisait pas une bonne oxygénation. Rigoureusement parallèles durant le coup d'aviron, les bras ne produisaient pratiquement aucun effort, exception faite de mouvements verticaux faibles (20 à 30 cm) pour engager ou dégager la pale. Le principal effort était fourni par les jambes et le dos lorsque les rameurs se renversaient vers la proue. Les forçats n'avaient donc pas de torses de lutteurs de foire, mais bien des jambes de footballeurs!

Autre erreur "cinématographique", on n'a jamais vogué au tambour ni au tam-tam sur les galères du Roy. La rythmé de la vogue était donné au sifflet d'argent du comité ou d'un de ses adjoints.

Contrairement à ce qui est communément admis, le galérien ne passait pas sa vie enchaîné. Une galère passait seulement 20 % de sa période opérationnelle en mer, de mai à début novembre. Au port, on "déferait" une partie des galériens, qui travaillaient à terre, en arsenal ou dans le port. Comme les galères étaient désarmées durant les mois d'hiver, on

débarquait les galériens. Une petite minorité (des forçats) passait l'hiver en prison, dans des conditions que l'on peut imaginer, mais la grande majorité servait de domestiques et d'hommes de peines dans les maisons ou dans les fermes des environs.

La fin des galères

L'amélioration des qualités évolutives et de l'armement des vaisseaux de haut bord rendit les galères obsolètes. De plus, une galère coûtait cher, autant qu'un vaisseau de haut bord, pour des qualités militaires quasi ridicules. Dès la fin du XVII^{ème} siècle, leur rôle militaire diminua, mais il serait exagéré de prétendre qu'elles ne servirent plus alors qu'à "faire connaître la puissance du Prince ou à exercer la justice". On les retrouve encore en accompagnement d'expéditions militaires, dans des rôles secondaires de remorquage ou d'opérations de blocus.

Le corps des galères de France fut supprimé en 1748. Le corps des ga-

lères de Malte (où servirent beaucoup de nobles français) disparut en 1798, lors de la conquête de l'île par les troupes napoléoniennes. Les dernières galères de Malte servirent de bois à brûler pour les troupes françaises.

On trouva cependant encore des galères en Méditerranée jusqu'en 1830, armées par de petits états italiens. Il s'agissait en fait de voiliers équipés de 15 ou 18 bancs de nage, où les soldats étaient invités à "pousser la rame". Des flottilles à rames subsistèrent en Baltique jusqu'à la moitié du XIX^{ème} siècle, construites principalement par les Russes et les Suédois.

Le dernier affrontement mettant en scène des galères revient aux Russes, qui lors du conflit avec la France et l'Angleterre de 1854, engagèrent avec des embarcations à rames des voiliers anglais encalminés. Nous ignorons l'issue de la rencontre, mais elle mettait fin à trois mille ans de marine à rames.

CPC J. Lucarelli
Département Marine ERM

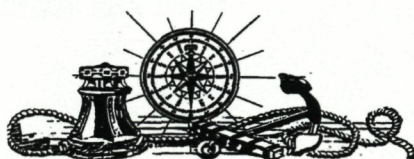
Bibliographie et sources des illustrations:

"Les merveilles de l'art naval", L. Renard, Hachette 1875.

"Les derniers jours de la marine à rames", J. de la Gravière, Plon 1885.

"La conquête des mers", H. Van Loon, Payot 1935.

"Quand voguaient les galères", Ouest-France 1990.



WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

OVER VLAGGEN-, LICHT- EN ARMSEINEN

Een dienstvak bij de Marine dat in de laatste jaren grondig veranderde is dit van de seiners. Oorspronkelijk was de seiner de man aan boord die ontstond voor het visueel overbrengen van berichten. Overdag gebruikte hij hiervoor VLAGGESEINEN.

s' Nachts, maar ook overdag, gebruikte hij LICHTSEINEN. Voor de berichtgeving aan één schip gebeurde dit met een GERICHTE LAMP (ALDIS) en voor berichten aan verscheidene schepen door middel van een RONDOMSCHIJNENDELAMP. Op korte afstanden, zoals bijvoorbeeld in haven, bij het overgeven van lasten enz. waren de ARMSEINEN (SEMAFOOR) gebruikelijk. De RADIOTELEFONIE heeft door zijn veelzijdig gebruik de klassieke methode in de hoek gedrumd.

Buiten enkele EEN-LETTER-VLAGSEINEN; brandstof of munitie laden of lossen, duiker aan het werk, de "ouwe" van boord, voorbereiding VLAGGEGROET en zo meer blijft het vlaggebruik tegenwoordig beperkt tot de kleine of de grote VLAGGETOOI. Ooit was het anders.

In de vroegste tijden was de gebruikelijke wijze om op zee berichten over te brengen de stem. Men gaf de bevelen oraal door.

Vanaf de 14de eeuw was het routine geworden dat schepen in konvooi het leiderschip naderden om hun orders te krijgen voor de nacht. Instructies uit 1338 voorzagen twee optische seinen die gegeven werden door een vlag of een zeil in een bepaalde stand te hijsen.

Het ene sein was om de officieren aan boord van het admiraalschip te roepen en het tweede om de tegenwoordigheid van een vijand aan te kondigen.

Het seinen met vlaggen werd vanaf de 15de eeuw gebruikelijk. Een ordonnantie van circa 1470, uitgevaardigd door Hendrik van Borselen, heer van Veere en admiraal van Vlaanderen, gaf reeds instructies voor het overseinen van berichten en bevelen door middel van vuren en vlaggen. Uiteraard waren de verbindingen van een vlootvoogd met de schepen van zijn eskader zeer belangrijk om de samenwerking van de vloot bij om het even welk manoeuvre te verzekeren bij dag als bij nacht. Het seinen was slechts mogelijk door optische of door geluidsseinen. De optische seinen kon men enkel gebruiken bij voldoende zicht, zoniet maakte men gebruik van geluidseinen. Beiden werden ook samen gebruikt. De optische seinen bestonden uit het hijsen van vlaggen op bepaalde plaatsen van het schip en het tuig, het bijzetten of strijken van zeilen en bij nacht het tonen van vuren, scheeps-lantaarns en ook open vuren. De geluidseinen bestonden voornamelijk uit het afvuren van kanons of mus-



HEEMMUSEUM "DE PLATE"

Feest- en Cultuurpaleis
1ste verdieping
Wapenplein
8400 OOSTENDE

TENTOONSTELLING

SCHEEPJES ONDER GLAS

**50 scheepsmodellen gebouwd door de leden van de Modelbouwclub "DE DISSEL" van
Oostduinkerke.**

Te bezichtigen tot 8 juni 1997
elke zaterdag van 10 tot 12 u. en van 15 tot 17 u.
tijdens het Pinksterweekend zelfde uren.



ketten, het roffelen van trommels of het blazen op trompetten, maar ook door persoonlijk overgeschreeuwde orders.

Vanzelfsprekend werden ook geschreven orders van het ene schip naar het andere gebracht. Zolang als de tactische bewegingen van de schepen beperkt bleven tot een minimum was er geen nood aan de uitbreiding van het seinwezen.

In de loop van de 17de eeuw kwam daar verandering in en wel in de eerste Hollandse-Engelse oorlog (1652-1654) na de zeeslag van NESS. In 1653 (29 maart) verscheen er een eerste instructie

"Instructions for better ordering of the fleet in fighting" waarin bevelen voor een "Line ahead" formatie werden gegeven. Als seinvlaggen ging men rode, blauwe en gele wimpels, een witte, rode en blauwe vlag en een geus gebruiken. Ook werden tekens in de vlaggen genaaid. Een bijzondere vlag was de zogenaamde BLOEDVLAG die het begin van de strijd aankondigde. Ze werd gehesen op het achterdek. In de eerste helft van de 17 de eeuw was deze vechtvlag nog een eenvoudige rode vlag. Later werd het een vlag met een rode grond waarop een wolk dreef waaruit een met een zwaard gewapende arm stak. De voorschrif-

ten voor de seinen werden in een SEINBRIEF of SEINORDER vervat en aan iedere kapitein van de vloot bezorgd.

In oorlogstijd waren deze orders vanzelfsprekend geheim en werden ook regelmatig gewijzigd. Voor het ontcijferen van de seinen beschikte men over instructies, de voorloper van het SEINBOEK, die in woord en beeld een gegeven sein verklaarden. Elke oorlog bracht een verbeterde uitgave van de instructies mee, zodat de 17 de eeuw flink wat nieuwe instructies heeft opgebracht.

Waar oorspronkelijk de Britse Marine hierin een leidende rol speelde bleek dat tegen het einde van de 17de eeuw de instructies van de Comte de Tourville van de Franse Marine in korte tijd een enorme ervaring had opgedaan en de Engelsen overklasten.

Bij het begin van de Spaanse Successie-oorlog (1703) kwam er een Engelse instructie uit die voor de volgende 90 jaar toonaangevend zou zijn. Regelmatig werden er echter onder de vorm van "Additional Instructions" kleine aanpassingen aangebracht.

Tussen 1714 en 1717 verscheen in Engeland een eerste gedrukt ZAK-SEINBOEK met 138 dagseinen.

Voor koopvaardischepen die in konvooi voeren bestonden aanvankelijk geen afzonderlijke seinen. Vanaf 1627 kwam daar echter verandering in. Men legde ook hier, voor elk konvooi, bepaalde regels vast. Later werden ze niet meer voor elk konvooi afzonderlijk opgesteld en na 1700 werd hierin een uniformiteit bereikt tussen de admiraliteitscolleges.

Het zou echter tot 1855 duren alvorens het eerste INTERNATIONAAL SEINBOEK werd samengesteld. Dit gebeurde door een door het Britse ministerie van handel ingestelde commissie. Het bevatte 70000 seinen, onderscheidde 18 vlaggen en werd in 1857 in twee delen door het ministerie van handel gepubliceerd. Het eerste deel bevatte algemene en internationale seinen, het tweede deel alleen

Britse seinen. Het boek werd door de meeste zeevarende naties in gebruik genomen. Een eerste herziening had plaats vanaf 1887. Het nieuwe seinboek kwam gereed in 1897. In 1927 werd, in het licht van de ondertussen opgekomen radiotelegrafie en de ervaring van WO1, begonnen aan een nieuwe herziening die in 1932 werd aangenomen. Het nieuwe seinboek bestond uit twee delen, één voor optische seinen en één voor radiotelegrafische seinen. Nieuw was ook dat het werd uitgegeven in 7 talen te weten Engels, Frans, Italiaans, Duits, Japans Spaans en Noors. De volgende versie kwam uit in 1965. Deze maal in negen talen want Russisch en Grieks werden erbij gevoegd.

Het hierin opgenomen SEINVLAGGENSTELSEL bestaat uit 26 LETTERVLAGGEN, 10 CIJFERWIMPELS, 3 VERVANGVLAGGEN en 1 ANTWOORDWIMPEL.

Een eerste hoofdstuk geeft de algemeenheden, de SEININSTRUCTIE en de EEN-LETTERVLAGGESEINEN. Hoofdstuk twee bevat het algemeen gedeelte en hoofdstuk drie het medisch gedeelte.

Het internationale seinboek is vanzelfsprekend ontoereikend voor het gebruik bij tactische oefeningen en voor ander specifiek marinegebruik. De landen aangesloten bij de Noord-atlantische verdragsorganisatie, beschikken daarom nog over een onderling marinestelsel.

Daarbij maakt men allereerst gebruik van de reeds vermelde internationale vlaggen en wimpels, maar daarenboven nog van 10 CIJFERVLAGGEN, 19 SPECIALE VLAGGEN en 14 WIMPELS.

De seincode, waarin het gebruik van die vlaggen voor het onderling berichtenverkeer is opgenomen, is het "ALLIED NAVAL SIGNAL BOOK"

De inhoud van het boek is confidentieel.

Helemaal apart staat het SLOEPSEINBOEKJE. Het bevat een eenvoudige VLAGGESEINCODE voor het gebruik tussen schepen en MARINESEINPOSTEN enerzijds en kleine landingsvaartuigen en sloepen anderzijds.

Maar ondanks alle moderne verbinding apparatuur, in het radiostation

van een hedendaags schip is dat de moeite, zullen de vlaggen toch aan boord blijven want als bij een bepaalde opdracht of in een zekere toestand radiostilte geordonneerd wordt moeten er toch verbindingen tot stand komen.

Oppermeester(b.d.) J.B. DREESEN



**Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad...
Met dit kenteken van de Marine mag U
in ieder geval gezien worden.**

Prijs: 250,-BEF + 35,-BEF portkosten.

**La fierté n'est pas un vice...
En tout cas, vous pouvez vous montrer
avec ce badge de la Marine.**

Prix: 250,-BEF + 35,-BEF frais d'envoi.

UN ANCIEN NOUS OUVRE SA MEMOIRE:

LE 193 NE REPOND PLUS!

Automne 1948:

La Force Navale, issue de la Section Belge de la "Royal Navy" qui s'était illustrée lors du débarquement de Normandie, soufflait ses trois bougies d'existence.

Pourtant ce gâteau d'anniversaire manquait quelque peu de biscuits:

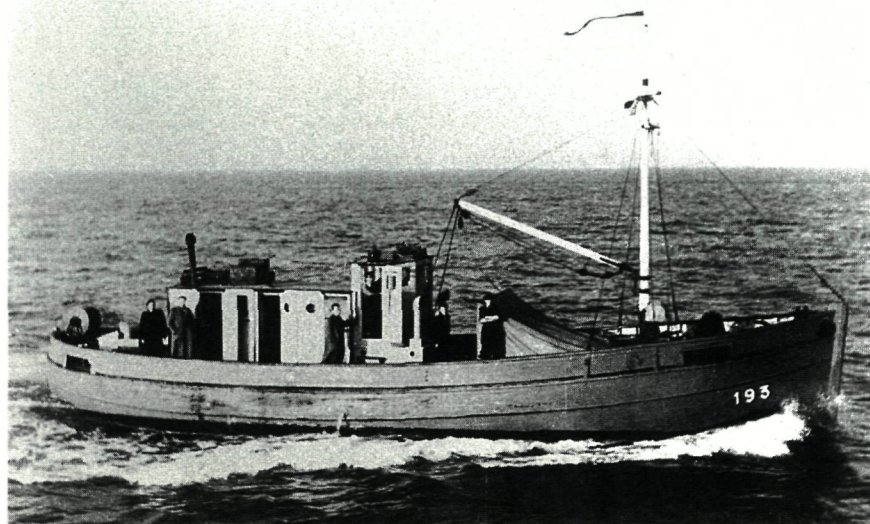
Seuls un rallumeur de bouée: le Bar-cok qui avait fait la campagne de Birmanie, une frégate des services météo: le Billiet, une corvette à la chaîne: le Van Artevelde (ancien navire Amiral de Doenitz, l'homme qui avait succédé à Hitler et négocié la reddition de l'Allemagne Nazie) une autre: le Breydel dont l'état n'inspirait guère confiance, un bateau-pilote: le SLB 19, un bateau-hydrographe: le 1020 et quelques M.M.S. (Mines Sweepers) constituaient l'essentiel de l'escadre placée sous le commandement du Commandeur Timmermans.

Quelques cerises sur le gâteau complétaient l'ensemble.

Mais si j'utilise le mot cerise, ce n'est pas à la qualité de ces unités mais bien à leur dimension que je fais référence.

En effet, gravitait autour de ces vaisseaux, une flottille de vedettes dont une sorte de chalutier en bois le M.F.V. 193 habilité à la chasse aux mines magnétiques.

Ayant terminé la "Section nautique" qui consistait en une sorte d'apprentissage aux métiers de la mer, j'avais été désigné pour ce bâtiment en remplacement d'un matelot de pont qui ne "désirait plus risquer sa peau pour



BELGIUM MFV 193 in 1950

Photo: L. Van Ginderen

une prime de danger de 64 FRS par jour" (SIC).

Pas spécialement rassuré, j'attendais donc sur un quai désert de la D.N.C. (Division Navale Côtière) l'abordage du M.F.V. retour d'une sortie en haute mer.

Assis sur mon "kit-bag" frigorifié par la bise, cerné par des nuées de mouettes, je scrutais un horizon brouillardé d'où je devais enfin voir surgir une embarcation hybride qui tenait plus du "boat-people" que du navire de guerre.

Un "boat-people" apparemment garni de deux seuls passagers.

Alors que l'un se dressait à l'avant, une sorte de lasso à la main, l'autre s'affairait sur le flanc à déborder des pneus pour amortir le contact avec la jetée.

Dans la timonerie, je distinguais derrière une vitre souillée d'embruns, une casquette galonnée qui s'agitait au gré des tours de roue.

L'homme à l'avant finit par abandonner sa pose hiératique de figure de proue pour me lancer son lasso.

La "living" ou "leaving-line", car c'en était une, zébra l'air tel un éclair avant de s'abattre sur le pavé en exprimant toute son écume dans un bruit mat!

J'abandonnai mon paquetage pour coincer de mon pied le cordage qui déjà reserpentait vers la mer.

Et, tandis que, peu soucieux de ménager mon bel uniforme de sortie, je halais l'aussière vers le bollard le plus proche, mon "kid-bag" livré à lui-même, chutait mollement en se répandant sur le sol.



Arrimage d'une vedette ZM1 au MFV 193

J'attribuai les cris qui fusèrent du bateau à des moqueries, en fait, il s'agissait de cris d'alarme car inno-
cemment, j'avais saisi l'amarre en dis-
posant mes doigts à l'intérieur de sa
ganse m'exposant ainsi à avoir les
phalanges laminées entre le filin et
la bitte d'amarrage.

Mais déjà le M.F.V. accostait et le
Lieutenant Pesch qui le commandait
m'invitait à me présenter dans sa ca-
bine, une chambrette de quelques
mètres carrés avec un coin toilette
et une couchette si exiguë qu'elle
devait vous donner à jamais l'envie
de dormir debout.

D'un côté, un passe-plats vous met-
tait en communication avec une kit-
chenette encore plus minuscule où le
cuistot pouvait à peine se bien mou-
voir pour peu que sa traditionnelle
bedaine de fonction ne le lui interdi-
se, entre un poêle à charbon et un
évier.

De l'autre, une porte ouvrait sur le
"wheel-house" où il était impossible
de quitter sa veste sans éborgner le
barreur.

Après les quelques paroles de bien-
venue en usage à l'époque, mon "kid-
bag" dévala l'escalier en pente raide
qui menait au poste d'équipage et je
le suivis de mon mieux, tentant vai-
nement de freiner sa course et de ré-

tablir l'équilibre des objets qu'il avait
heurté lors de sa descente aux
enfers.

Un enfer sans diable mais qui n'en
n'était pas moins mortel par son côté
"caveau de famille"

Imaginez un espace genre intérieur
de caravane ceinturé par six
couchettes surperposées où il fallait
virtuellement se glisser à l'aide d'un
chausse-pied.

Une table et des banquettes servant
de coffres inamovibles occupaient le

centre, un feu continu faisait pendant
à une toilette à la fois lavabo et W.C.

Se faisant face, autour de la table, 4
hommes buvaient du café sans mot
dire.

Ils portaient des salopettes avachies
et maculées, nous étions loin des cols
bleus et des rubans.

L'"Overall" le plus enduit de cambouis
contenait le chief-machiniste, celui
qui flairait bon l'huile de poissons dont
on graisse les câbles appartenait au
maître d'équipage, les deux autres qui
étaient patinés d'une cassonade de
sable mouillé et de rouille
contribuaient à l'habillement des deux
démineurs, des volontaires taiseux à
la barbe hirsute.

Et dominant le tout, on pouvait per-
cevoir l'intime senteur de la botte en
caoutchouc qu'un pied vêtu de laine
vient de quitter après un séjour pro-
longé, tandis que dans les recoins flot-
taient d'âcres relents de bière buë et
de cigare éteint.

Les quatre dodelinèrent du chef ré-
pondant ainsi à mon salut embarras-
sé, leurs regards se croisèrent sur ma
nuque alors que je me glissais pour
prendre possession de mon domaine
nocturne, je sentais leur convoitise
peser sur mon linge frais que je
débarrassais parmi les friandises que
j'avais prudemment emportées pour



Le MFV vu du gaillard avant

Photos: J. Nannan

améliorer mon ordinaire.

Mais à chaque fois que ma tête heurtait la couchette supérieure, je subissais quelques commentaires assénés dans un West-Flandrien assez guttural où perçait une légère ironie amusée.

Nous étions sous la ligne de flottaison et le clapotis de l'eau raisonnait à travers les cloisons de bois.

A part cela, rien d'autre ne troublait ce silence sépulcral.

Brusquement je me pris à regretter le douillet dépôt des équipages où de prévenants instructeurs nous faisaient faire des noeuds, démonter des pouliés, reconnaître des pavillons.

Le grand jeu quoi! Décidément, la vie à bord tournait résolument le dos à toute forme de romantisme!

"Vous faites partie de la bordée" "Tribord et c'est votre jour de sortie" me précisa le maître d'équipage en me remplissant une "station-card" verte à présenter aux contrôles que la "Naval Police" (NP) exerçait sur les matelots rencontrés en ville.

Comme j'avais déjà revêtu ma tenue n°1, je remontai sur le pont. Qu'y vis-je? Une mine magnétique, long tonneau présentant une seule extrémité arrondie arrimée au bastingage.

Elle était couverte de coquillages. C'était sans nul doute un engin qu'un pêcheur avait trouvé dans ses filets et qu'il fallait aller faire exploser au large.

Je quittai le bord en me retournant plusieurs fois sur le monstre duquel je ne parvenais pas à détourner les yeux.

A la Caserne où je m'étais rendu pour annoncer à mes camarades que j'allais être un vrai marin sur un vrai bateau, on me mit en garde: "Le déminage, c'est bien connu, on n'y fait pas de vieux os, me répétait-on.

A vrai dire ils étaient jaloux, j'allais enfin connaître des larges horizons alors qu'ils moisissaient entre 4 murs!

Dubitatif, je regagnai mes pénates. Ma première nuit à bord fut bercée par de sonores et très prosaïques ronflements qui couvrirent rapidement les poétiques clapotis de l'eau baignant les flancs du dragueur.

Un des démineurs tribord lui aussi était rentré de bordée plus vert que sa carte tant son état d'ébriété était manifeste.

J'entendis le son de sa voix pour la 1ère fois, il était devenu jovial.

J'eus le sentiment d'être adopté, je faisais partie, à présent, de l'équipage.

Un équipage, hélas, plus marcheur que navigant car notre champ d'action devait par la suite se focaliser d'avantage sur le plancher des vaches.

En effet, aux jours qui suivirent on vit apparaître souvent au petit matin un camion bâché des "Katty-Mines", phalange suicidaire dont la principale prouesse résidait dans la neutralisation des munitions ratissées dans les dunes et leur évacuation au large à l'aide de barques.

C'étaient des rameurs fort taciturnes vêtus de "Duffel coats" cartonnés par l'eau salée chaussés de bottes & cuisardes, coiffés de "caps" profondément enfoncés sur leur tête et affectant les formes les plus inimaginables une véritable armée polonaise en déroute!

Nous nous dirigeons sur Middelkerke où nous étions alignés sur le rivage et invités à progresser en tirailleur vers Ostende afin de procéder au peignage de ces plages que la marée haute avait jonché de munitions diverses.

Le camion nous suivait sur la digue sans nous dépasser, attentif à la moindre alerte.

De temps à autres parmi les détritiques et les méduses des obus étaient dé-

couverts à demi enfouis dans le sable frais.

Nous les extrayions précautionneusement.

A la lime, dégriffions le pas de vis de la fusée, dévissions-en l'ogive et un spécialiste introduisait dans l'orifice ainsi dégagé, un bâtonnet finement aiguisé.

A quoi cette opération menait-elle? Nous n'avons jamais pu le savoir car nous demeurions à distance, aplatis ventre à terre priant le dieu des artificiers de ne pas assister au "bouquet final".

Après quoi l'obus était placé sur un brancard, constitué de deux gros tuyaux de fer réunis par de vigoureuses trosses de chanvre, et conduit dans un bunker pour y être entreposé en attendant son dernier voyage vers les profondeurs abyssales de la Manche.

En bonne logique, nous aurions dû marquer ces projectiles d'un signe distinctif, car rien ne dit qu'une fois largués loin des côtes, ils ne vous seraient pas revenus dès la première tempête remuant les fonds marins.

Mais n'étions nous pas jeunes et enthousiastes à cette époque, privés de moyens et pleins d'illusions, condamnés à l'huile de bras et au système D, pratiquant l'artisanat, la débrouille et l'empirisme.

Epoque héroïque s'il en est! Certains y ont laissé leurs reins, d'autres leur vie.

Qu'est devenu le MFV 193?

Lui a-t-on élevé un monument en reconnaissance des services rendus à la communauté?

Vous les naïades bronzant sur les sols épurés, savez-vous que dans un cimetière marin, pourrit peut-être un modeste petit bateau dont le seul défaut fut d'avoir fait son temps.



J. NANNAN

EINDE van OPERATIE "SHARP GUARD"

Goose, Iceman,
Maverick, Climber,
Sybil, Ethel,
Wanda,.....namen die
velen nog bekend in de
oren zullen klinken.
Zeker bij de bemannings-
leden van onze fregatten
die regelmatig deelgeno-
men hebben aan de
maritiem blokkade tegen
ex-Joegoslavië in de
Adriatische Zee.

Na goedkeuring van de VN Resoluties 713 (september '91) en 757 (mei '92) begonnen de NAVO- en WEU-commando's, elk afzonderlijk, vanaf 11 juli 1992 het VN-embargo tegen Bosnië toe te passen. De operaties kregen de codenamen "**Maritime Monitor**" en "**Sharp Vigilance**".

BNS WESTHINDER was het eerste fregat van onze marine dat, op vraag van de WEU, ingedeeld werd bij de **WEUCONMARFOR** voor deelname aan Operatie "**Sharp Vigilance**" (van 1 oktober tot 22 november 1992).

Dezelfde dag werd het toezicht op het embargo verstrengd door de goedkeuring van de VN Resolutie 787. De NAVO en WEU schepen kregen autorisatie om alle scheepvaart verkeer van en naar ex-Joegoslavië te identificeren, te boarden voor inspectie en zonodig af te leiden naar Italiaanse havens voor grondiger onderzoek.

De operaties werden hernoemd in "**Maritime Guard**" en "**Sharp Fence**".

België stuurde ditmaal **BNS WESTDIEP** naar de Adriatische Zee waar het fregat van 17 januari tot 18 maart 1993 deelnam aan Operatie "**Sharp Fence**".

Midden-93 kwamen de NAVO- en WEU Raden dan tot een akkoord om nauwer samen te werken door de oprichting van een commando- en controlestaf onder autoriteit van beide organisaties. De NAVO-vlootverbanden **STANAVFORLANT** en **STANAVFORMED** en het WEU-eskader **WEUCONMARFOR** werden samengebracht in de Combined Task Force-440. Zo waren er permanent tussen de 15 en 20 schepen ter beschikking voor toezicht op

de VN Resoluties 713, 757, 787, 820 en 943. Deze gezamenlijk operatie kreeg de codenaam Operatie "**SHARP GUARD**".

In september 1993 was dan de beurt aan **BNS WANDELAAR** om deel te nemen aan de maritieme blokkade. Ingedeeld bij de CTF.440 bevond het fregat zich van 13 september tot 17 november in de Adriatische Zee als onderdeel van **STANAVFORMED** en van 5 december 1994 tot 14 februari 1995 als onderdeel van de **WEUCONMARFOR**.

Stilaan werden de sancties tegen Bosnië minder streng. Na goedkeuring van de VN Resolutie 1021 (22 november '95) kreeg de CTF.440 de opdracht de controles te beperken tot een embargo op zware wapens en hun munities en VN Resolutie 1022 omvatte dan de opheffing van het handelsembargo tegen de Federale Republiek van Joegoslavië vanaf 27 februari 1996.

Sinds 19 juni 1996 behoort **Operatie SHARP GUARD** nu ook tot het verleden. Op die dag besloot de VN Raad het 4,5 jaar oude handels- en wapen-embargo tegen ex-Joegoslavië op te heffen. De CTF.440 beëindigde de maritieme blokkade en werd terug opgesplitst in de NAVO-eskaders **STANAVFORLANT** en **STANAVFORMED** en het WEU-eskader **WEUCONMARFOR**, waarbij elk eskader haar normaal trainingsprogramma's hernam.

Maar NAVO en WEU houden schepen paraat om op short notice naar de Adriatische Zee terug te keren in geval de VN zou beslissen de blokkade terug in te voeren.

Gedurende het ganse VN-embargo, van 22 november 1992 tot 19 juni 1996, werden door de NAVO- en WEU strijdkrachten 74.191 schepen

ondervraagd (gechallenged)

5.951 schepen geboord voor inspectie

1.480 schepen afgeleid naar Italiaanse havens voor nadere inspectie

7.151 vluchten uitgevoerd door de MPA's

6.174 vluchten uitgevoerd door de NAVO AWACS toestellen

De schepen van de CTF.440 totaliseerden in deze periode 19.699 zeedagen.

Tijdens de embargo-operaties introduceerde de Royal Navy nieuwe technieken bij het boarden van schepen. Met de "fast rope"-methode voor het boarden vanuit een helikopter of met de RIB (rapid inflatable boats).

Minder gekend is het feit dat tijdens dit embargo ook regelmatig duikboten ingezet werden voor periodes variërend tussen de 18 en 30 dagen. Meestal waren dit Royal Navy of USNavy duikboten.

Operatie SHARP GUARD kan aanzien worden als een succes. Niet enkel op het gebied van de goede samenwerking tussen NAVO en WEU, de logistieke ondersteuning aan de deelnemende eenheden maar ook qua het effectief uitvoeren van het VN-embargo. Getuige het feit dat gedurende 4,5 jaar VN-embargo slechts 6 schepen onderschept moesten worden die in overtreding waren met de VN resoluties.

Dit succes is zeker te danken aan de inzet van de bemanningen van de schepen en de MPA's die dag en nacht paraat waren om hun taken uit te voeren.

Doch in de loop van de 4,5 jaar durende maritieme blokkade heeft de pers slechts zelden aandacht geschonken aan de opdrachten uitgevoerd door de schepen van de CTF.440, dit in tegenstelling tot de land- en lucht-operaties die veel meer in de kijker stonden.

Nochtans zijn het maritieme operaties zoals deze welke tegenwoordig meer en meer aan de marines opgelegd worden en bijgevolg de nodige aandacht verdienen.

Operatie SHARP GUARD was namelijk een uitstekende gelegenheid om de doctrines en procedures inzake multi-nationale operaties, en de daarbij behorende multi-nationale logistieke ondersteuning, aan de praktijk te toetsen.

Guy A.H. Toremans

Uit sympathie

VERYSER



Open van 8.30u - 12.30u en 13.30u - 18u
Gesloten op zondag en maandagvoormiddag

**Torhoutsesteenweg 307/309
8400 OOSTENDE**

Tel: 059/80.22.77 Fax: 059/80.31.08



PARIBAS BANK
BELGIE

Paribas Oostende

Leopold III laan, 13
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

Kantoordirecteur: Etienne De Corte

BMARS QRT of QRV ?

De Belgian Maritime Amateur Radio Society voorstellen als de eerste en enige Radioamateurvereniging binnen de schoot van de Zeemacht, zou de waarheid tweemaal geweld aan doen. Inderdaad, een flink aantal jaren geleden kende de Zeemacht reeds een bloeiende radioamateurvereniging waarvan de leden bijna uitsluitend zeemachtverbindingspersoneel waren. De Zeemacht zorgde voor logistieke steun. De vereniging was gekend onder de naam BNRAS Belgian Naval Radio Amateur Society en het roepteken was ON6ZM. Een aantal van de ex-leden zijn nu nog radioamateur. Meer details zijn mij tot op heden niet bekend, maar ik hoop dat ex-leden van BNRAS die dit artikelje lezen eens in hun fotoalbums kijken en hun geheugen raadplegen op zoek naar anekdoten en gebeurtenissen en mij die willen toesturen zodat ik in de toekomst er meer kan over berichten. Tot daar het verleden, nu de toekomst. Na het stilvallen van de BNRAS-activiteit bleef een aan-

tal radioamateurs op hun honger zitten. Het duurde tot Rudy ON4AGV de draad weer opdraaide en samen met enkele belangstellenden BMARS boven de doopvont hield. Het clubstation kreeg de roepnaam ON4BRN.

Ze deden het meteen goed want ze zochten steun bij de internationale vereniging RNARS (The Royal Naval Amateur Radio Society) met meer dan 2000 leden verspreid over de ganse wereld. Vanaf het begin maakten zij dus deel uit van een grote radioamateurfamilie en waren meteen wereldwijd ingeburgerd.

Onbekend maakt onbemind

Wie en wat zijn radioamateurs?

Wie hen niet kent krijgt de indruk dat zij een soort dieventaaltje spreken. Ze overspoelen je met uitspraken waar woorden in voorkomen die je niet begrijpt en dikwijls slaan ze je nog plat met afkortingen waar-

aan geen touw is aan vast te knopen, en die je niet terugvindt in je woordenboek. Zo is bijvoorbeeld een YL een young Lady en een OM een "old man". Maar een YL kan gerust 80 jaar zijn en een OM 16 jaar. Want alles wat man is is OM en alles wat vrouw is is YL of XYL. Als je het maar begrijpt! Dit is maar het topje van de ijsberg. Als je wil stoppen ga je QRT en als je klaar bent om te beginnen ben je QRV. Als je gestoord wordt dan heb je QRM. Radioamateurs werken niet maar QRLLEN.

Ik denk dat nu de QTR (juiste tijd) gekomen is om de Internationale Unie voor de telecommunicatie (ITU) haar definitie van het radioamateurisme te laten geven:

Amateurdienst: Radiocommunicatiedienst met als doelstelling de persoonlijke opleiding, de technische berichtenuitwisseling en studies, gebruikt door radioamateurs, dit wil zeggen, door personen die uitsluitend te persoonlijke titel en zonder winstoogmerk belang stellen in de techniek van de radioelektriciteit.

Satellietamateurdienst: radio-communicatiedienst die gebruik maakt van ruimtestations aan boord van aardsatellieten met dezelfde doelstelling als de amateurdienst.

Tot zover de officiële definitie, maar volgens mij is er meer. Men moet geen radio-electronicus zijn om naar het Tv-nieuws te kijken of om je geliefde zanger of zangeres te horen zingen. Wat je wel nodig hebt is een toestel.

Alle begin is moeilijk, en je kan beginnen als SWL (short wave listener). Dit kan je je ganse leven blijven als je dat wil. Of je kan wat studeren en proberen het certificaat van radioamateur te halen. Het kan

BELGIAN NAVAL AMATEUR RADIO CLUBSTATION

West-Flanders - Belgian Eastcoast

Cq zone: 14 - ITU: 27

ON4BRN



To radio	Date	Time	Freq	Mode	RST
ON4CBM	280496	0748	145	FM	59

RNARS 0020, UBA 972

TRX: TM255

Ant: 3x5/81

PWR: 35w

Trx - Pse GSL via RNARS, or PO BOX 400, B8400 Ostend Belgium.

Operator:

73s CUAGN

Alfons



Pol (OML2752) Roger (ON6WR) Rudy (ON4AGV) Frank (ON1CFV) Bart (ON4CAB)

maar het hoeft niet. De amateurs verenigen zich in clubs, die beschikken over een QSL (bevestiging van ontvangst) dienst. Dat is handig want hebt U al eens berekend wat het U zou kosten om jaarlijks een 1000 tal kaarten wereldwijd te verzenden van stations die U gehoord of gewerkt hebt en waarvan U ook een mooie QSLkaart wenst te ontvangen. Deze dienst is

gratis voor de leden.

Tot zover de gemeenschappen.

Wij zoeken aansluiting met gelijkgezinden: In vele landen zijn er maritieme radioamateurclubs, om er maar enkele te noemen:

ANARS: Australian Naval Amateur Radio Society.

FNARS: Finish Naval Amateur Radio Society.

INORC: Italian Navy Old Ritmers Club.

MARAC: Marine Radio Amateur Club (Nederland).

MF: Marine Funkers (Duitsland).

RNARS: Royal Naval Amateur Society.

YOMARC: Roumanian marine Amateur Radioclub.

en nog vele anderen.

Doelstellingen van BMARS:

Bevorderen van experimenteel radio-onderzoek en activiteiten die met radioamateurisme te maken hebben

Het bevorderen van contacten tussen de leden van de marine radio amateurverenigingen

het verstrekken van inlichtingen tussen de diverse maritieme hobbyverenigingen en-leden, zowel internationaal als nationaal.

Het onderhouden en opstellen van een clubstation, hetwelke ter beschikking staat van de leden

Het inrichten van radiostations ter gelegenheid van opendeurdagen en tentoonstellingen.

Begeleiding van radioamateurs die in aanmerking komen voor het lidmaatschap van de vereniging.

Het verstrekken van advies aan de Belgische marine en andere maritieme instellingen voor wat het radioamateurisme aanbelangt.

Lidmaatschap: De kandidatuur voor het lidmaatschap van de vereniging staat open voor alle actieve en voormalige leden van de Belgische Marine alsook voor de leden van het Marinekadettenkorps. Leden van de Belgische Koopvaardijvloot en de Visserij komen ook in aanmerking als kandidaat lid, alsook het burgerpersoneel van de Marine dat ten dienste staat van de marinevloot en leden van erkende zusterverenigingen.



Vlootdagen '96: v.l.n.r. 1MC L. Bertels, 2MR R. Devos, 1OM(b.d.) A. Jacobs

Alle kandidaturen worden onderzocht door het uitvoerend comité van de RNARS.

Alle Belgische leden van BMARS worden automatisch "Associate" member van de RNARS.

Telecommunicatie tijdens rampen.

De radioamateurdienst is steeds onmiddellijk en doeltreffend opgetreden wanneer zijn hulp ingeroepen werd, hetzij omdat de gebruikelijke telecommunicatiemiddelen ontoereikend bleken, hetzij omdat zij totaal weggefallen waren tengevolge van de ramp. In geval van natuur-ramp kunnen de verbindingen tussen amateursstations en andere stations de vitale communicaties verzekeren in afwachting dat de normale communicaties hersteld zijn. Er zijn voldoende voorbeelden waar deze medewerking met de hulpdiensten van het grootste belang is geweest. Dit is onder meer het geval in de landen geteisterd door orkanen, overstromingen en aardbevingen; in de eerste fase zijn het dikwijls alleen de radioamateurs die de noodcommunicatie kunnen opzetten omdat de officiële verbindingen verwoest zijn. Dichter bij huis kunnen twee recente voorbeelden aangehaald worden: Het tragische ongeval van Martelange, waar de ontploffing veroorzaakt door een vrachtwagen met defecte remmen meerdere woningen en de telefooncentrale verwoestte. Het was een radioamateur die de hulpdiensten verwittigde en die zich ter beschikking



IMC F. Nevelsteen, en Ex Bemanningslid BREYDEL M. Demeyere

van de overheden stelde voor het verzenden van de eerste noodberichten.

De scheepsramp met de Herald of Free Enterprise; een twintigtal radioamateurs, gezeten in hun persoonlijk voertuig, geparkeerd voor de hotels waar de schipbreukelingen ondergebracht werden, hebben 36 uur lang de identiteit van de overlevenden doorgegeven aan het hulpcentrum van het Rode Kruis daar de telefoonlijnen overbelast waren tengevolge van, de oproepen.

Amateurradio biedt een enig middel om regelmatig rechtstreekse persoonlijke contacten te leggen van persoon tot persoon, op internationaal niveau tussen de volkeren van de hele wereld. In onze wereld die zo snel ingrijpende veranderingen ondergaat hebben de volkeren dringend nood aan

wederzijds begrip. Amateurradio kent geen grenzen van politieke, geografische, etnische, godsdienstige of economische aard. Verschillen in de cultuur of leeftijd hebben geen vat op dit ongeëvenaard communicatiemiddel, uniek in de geschiedenis van de mensheid, tussen alle volkeren van de wereld.

Interesse?

Inlichtingen: BMARS

Public Relations: A. Jacobs
Moerkerksesteenweg 275,
8310 Brugge 3

De incubatietijd van de radiomicrobe is ongeveer drie dagen. Voelt U zich besmet? Contacteer dan de P.R. manager.

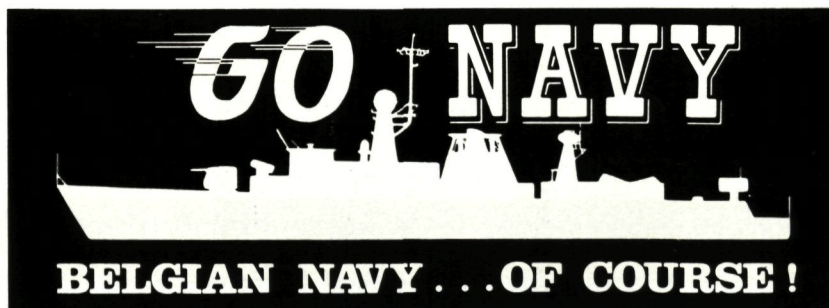
ON4CBM/BERT

ZELFKLEVER AUTOCOLLANT

25,-BEF

Portkosten 16,-BEF

Frais d'envoi 16,-BEF



MARITIEM PANORAMA

MARITIEME CULTUUR BERGAF IN OOSTENDE

Met het maritiem erfgoed van Oostende gaat het de laatste jaren bergaf. De vroeger zo beruchte kapersstad heeft maar weinig van haar oude glorie bewaard. Het gebrek aan maritiem cultuur en efficiënt lobbywerk van de lokale overheid ligt ongetwijfeld aan de basis van deze trieste teloorgang.

Zo is er de langzame degradatie van de Oostendse vissersvloot, ooit de grootste van onze vier visserijhavens. Weliswaar heeft ze te lijden onder de sanerende maatregelen van de Europese Commissie, maar door onze beleidsverantwoordelijken - zowel op federaal als op gewestvlak - werd ze nooit op doeltreffende wijze beschermd en verdedigd zoals dat hoorde.

Vorig jaar kwam er een einde aan een lang en groots epos: de Ijslandvisserij, die van oudsher de roem van de Oostendse vissersvloot maakte. Het duurde meer dan een jaar vooraleer de stad Oostende besliste de 0.129 "Amandine", de laatste ijslandvaarder, als stille getuige van een roemrijk verleden te behouden en het als museumschip in te richten. Dit was enkel een principiële beslissing, want de hoogzeetreiller ligt thans te roesten op een verlaten kaai.

Nood aan een maritiem museum

Schepen die getuigen van het oude Oostendse maritiem verleden laat men zomaar oproesten of staat men af aan andere havens of instellingen waar ze als museumstuk worden opgetuigd. Dit was ook het geval met de "Jessica" die nu in het Sincfalamuseum van Heist pronkt. Hetzelfde gebeurde met het lichtschip "Westhinder", dat naar Zeebrugge verhuisde en met het marineschip "Breydel", dat door de ste-

delijke autoriteiten uit Oostende werd geweerd. Waarom kon de Ensorstad geen Noordzeemuseum inrichten in de verlaten handelsdokken zoals Zeebrugge dit deed in het oude visserijdok?

Ook te land heeft Oostende ruimtes genoeg om er een maritiem museum in te richten. Denk maar aan de vroegere Zeevaartschool en het verlaten Militair Hospitaal. Hiervoor hield Robert Coelus, gewezen leraar aan de Ibis-school en reserveofficier van de Marine, onlangs een vurig pleidooi bij het Oostendse stadsbestuur. Tot nu toe kwam er nog geen respons. Daar kan ondermeer het visserij-archief geborgen worden, maar met het samenstellen van dit archief is men nog altijd niet gestart.

Zeevaartschool en Marinebasis opgedoekt

Langzaam maar zeker verdwijnen de blauwe kragen uit het Oostendse stadsbeeld. Het begon met het opdoeken van de zeevaartschool waar decennia lang marineofficiëren voor onze koopvaardij werden opgeleid. Dan volgde de Marine die geleidelijk aan haar infrastructuur en haar manschappen naar Zeebrugge overhevelde. Zo wordt binnenkort de Oostendse marinebasis opgedoekt, ook het Hyperbaar Centrum en het grootste gedeelte van de Logistieke Groepering.

De Marine had in Oostende kunnen blijven moest het stadsbestuur destijds hiervoor het nodige lobbywerk verricht hebben. Haar infrastructuur in de voorhaven kon gemakkelijk gerenoveerd en uitgebreid worden en desnoods konden de verlaten handelsdokken als tijdokken ingericht worden. Zelfs de fregatten konden mits de nodige baggerwerken de Oostendse haven aanlopen. Hiertoe

werd evenwel niet de minste inspanning geleverd en ging de Oostendse marinebasis onherroepelijk verloren.

Incompetentie boorde RMT de grond in

Last but not least is er de verdwijning van de Regie voor Maritiem Transport. Wat voor Oostende een groots evenement moest geweest zijn naar aanleiding van het 150-jarig bestaan van onze staatsrederij, zinkt nu weg in een klaaglied van ontgoocheling en onmacht. Door de onverschilligheid en de incompetentie van onze federale beleidsverantwoordelijken inzake maritiem beleid gaat een van 's lands roemrijkste realisaties onherroepelijk verloren.

We nemen aan dat de rederijen die op de Kanaalroutes opereren een bikkelharde concurrentiestrijd onder elkaar voeren. Maar onze beleidsmensen hebben zich nooit de moeite getroost om een strategie uit te werken die RMT in staat kon stellen zich met de grootsten onder de Kanaaloperators te meten. Gebrek aan doorzicht en competitie op maritiem vlak is thans kenschetsend voor onze beleidsverantwoordelijken. Enkel eigen gewin en partijbelangen zijn voor onze politici de enige bekommernissen.

Een magere troost voor de zeefanaten en alwie aan onze maritieme cultuur gehecht is: van 14 tot 25 april 1997 richt het West-Vlaamse provinciebestuur een veertiendaagse "Oostendse Maritieme Stad" in. Let wel: niet de stad, maar de provincie is er de organisator van op voorstel van Robert Coelus. Het is beslist heel triestig gesteld met de maritieme ingesteldheid van de Oostendse stadsmandatarissen.

H. Rogie

ZEEBRUGGE START CONSTRUCTIE INTERCONNECTOR-PIJPLIJN

Eind 1998 wordt Zeebrugge een Onderzeese pijplijn rijker. Zopas startten inderdaad de eerste werken om er de 235 km lange "Interconnector" vanuit Bacton in Groot-Brittannië te ontvangen. Het gaat hier om de levering van jaarlijks 20 miljard m³ vloeibaar aardgas, waarvan Distrigaz zo'n 5% voor zijn rekening zal nemen, terwijl de rest naar het Europese gasnet wordt doorgestroomd.

In alle stilte werd op 14 oktober jongstleden te Zeebrugge de eerste spadesteek gegeven van het "Interconnector"-project. Dit had plaats ten westen van de voorhaven, daar waar de terminal van de onderzeese pijplijn uit Bacton zal uitmonden. Deze grootse realisatie wordt het werk van een offshore-alliantie tussen European Marine Contractors (leidingsleggers), Baczee (een joint-venture van Dredging International en Jan de Nul), Brown and Root Engineering, en Interconnector UK-Limited.

Zeebrugge draaischijf in Europees gastransportnet

Het Verenigd Koninkrijk (VK) is de grootste gasproducent en-consument van Europa. Daarom is het een betrouwbare bron voor de levering van gas aan de snelgroeiende markten van het West-Europese vasteland. Doordat de Interconnector-pijplijn ook de mogelijkheid zal bieden de gaslevering om te keren, zal het VK in de volgende eeuw beschik-

ken over een alternatieve gasbron wanneer de eigen gasleveranciers niet langer aan de binnenlandse vraag zullen kunnen voldoen.

Zo Zeebrugge als Europese aanlandingsplaats werd gekozen, is dit hoofdzakelijk te danken aan zijn uitstekende geografische ligging en zijn know-how inzake gasaanvoer. Vergeten we niet dat Zeebrugge qua gasinfrastructuur het LNG-terminal, de Peakshaving-installatie en de Zee-pipe-terminal in zijn havenzone heeft met verdere vertakking naar Blaregnies in Frankrijk. Het is dus reeds een belangrijke transitpunt in het Europese gastransportnet. Met de Interconnector-pijplijn creëert men voor ons land grotere investerings- en diversificatiemogelijkheden.

Eind 1994 gingen negen olie- en gasmaatschappijen een capaciteitsverbintenis aan op langere termijn en werden aandeelhouders van het Interconnector-project. Het zijn Amerada Hess, BP, British Gas, Conoco, Distrigaz, Elf, Gasprom, National Power en Ruhrgas.

Een pijplijn van 235 km

De Interconnector-pijplijn tussen Bacton en Zeebrugge is 235 km lang, waarvan 230 km onderzee. Ze loopt oostwaarts het grindwinningsgebied bij Great Yarmouth en de voorbehouden zone verder zuidwaarts, en verder nog langs de grenslijn van de Belgisch-Nederlandse ter-

ritoriale wateren. Vervolgens steekt ze de Scheur- en Wielingenpas over naar een aanlanding ten westen van de Zeebrugse voorhaven.

De leiding heeft een doorsnee van 40 inch (1 meter) en wordt vervaardigd uit koolstofstaal. De druk is 140 bar en de maximale jaarcapaciteit 20 miljard m³ naar Zeebrugge toe, en 9 miljard m³ in omgekeerde richting. Vanuit de aanlandingsplaats loopt een onderaardse pijpleiding door het poldergebied, waarna die uitmondt in het ontvangstterminal zo'n 2 km verder.

Deze terminal is ontworpen in overeenstemming met de wettelijke voorschriften inzake veiligheid en milieubescherming. Ze is samengesteld uit twee grote delen: de ontvangst- en de meetingsinstallaties. Zes parallelle verwarmingslijnen worden er geïnstalleerd om de gastemperaturen boven de 0° C te houden. Deze groepen worden gevolgd door debietcontrolelijnen met drukbeperking.

Pijplijn eind 1998 operationeel

Vanaf de Zeebrugse Interconnector-terminal wordt de pijpleiding verder landwaarts uitgebaat door Distrigaz. Ze loopt ondergronds alover Zomergem naar Blaregnies in Noord-Frankrijk. Deze offshore-sectie wordt aangelegd overeenkomstig de plaatselijke wettelijke voorschriften met behoud van de ondergrondse stratificatie.

Zowel te Zeebrugge als in Bacton zijn de onshore-werken dus recentelijk gestart. Te Zeebrugge gaat het om de aanleg van een kofferdam op het strand, van waaruit een boring onder het duinengebied tot aan de polders loopt. In de lente van 1997 starten de eerste offshore-werken. Het zal gaan om het nivelleren van de zeebodem op het pijplijn-tracé, intensieve baggerwerken in de buurt van Het Scheur (tot 24 m onder laagwater), en het graven van een toegangskanaal tot aan het strand van Zeebrugge.

In april 1997 zal de half verzinkbare diepwaterleidingslegger de pijpleiding aan wal trekken via de koffer-

dam van Bacton. Tegelijkertijd zal een leidingslegger met platte bodem de leidingen installeren vanuit de Zeebrugse kofferdam naar het verbindingspunt buiten de kust. Daar zullen de twee secties samengelast worden om de pijlijn te voltooien. Alzo hoopt men eind 1998 de Interconnector-pijplijn in werking te kunnen stellen. Voor Zeebrugge en ons land zal dit ongetwijfeld een versterkte positie betekenen in het Europese aardgastransportnet.



H. Rogie

Fotoboek Belgische Zeemacht 1946-1996

Album Photographique Force Navale 1946-1996

Photobook Belgian Navy 1946-1996

Ter gelegenheid van het 50 jarig bestaan van de Marine hebben de scheepsfotografen Leo en Hanny Van Ginderen in samenwerking met de 1ste Meester Chef Chris Delgoffe een fotoalbum over de Marine uitgebracht.

Dit boek in groot formaat (A4) bevat alle schepen, zowat 125, welke ooit onder de Zeemachtsvlag hebben gevaren.

Dit werk, waarin nog nooit eerder gepubliceerde foto's, is voor zowel fotoliefhebbers als voor de marinevrienden een must.

Kenmerken van het boek

-Drietalige informatie (Nederlands, Frans, Engels)

-A4-formaat - 160 blz.

-Ongeveer 350 foto's zowel Zw/w als in kleur.

-Prijs 700 BEF + 120 BEF portkosten.



Leo Van ginderen en IMC Chris delgoffe bij de voorstelling van hun boek

Bestellen kan bij de vzw Neptunus door storting op het rekeningnummer 473-6090311-30 met vermelding "Fotoboek 50 jaar Zeemacht".

In het raam van de nieuwe Oostende-Ramsgatelijs

PRIMEURBEZOEK HOLYMAN EXPRESS AAN OOSTENDE

Donderdag 5 december jongstleden organiseerde Holyman Sally Ferries een persconferentie aan boord van de Incat fast ferry die van 1 maart de verbinding Oostende-Ramsgate zal verzekeren ter vervanging van de RMT-diensten die vanaf deze datum opgedoekt worden. Groot was dan ook de opkomst van de perslui aan wie het beleidsprogramma van Newco Pax uit de doeken werd gedaan.

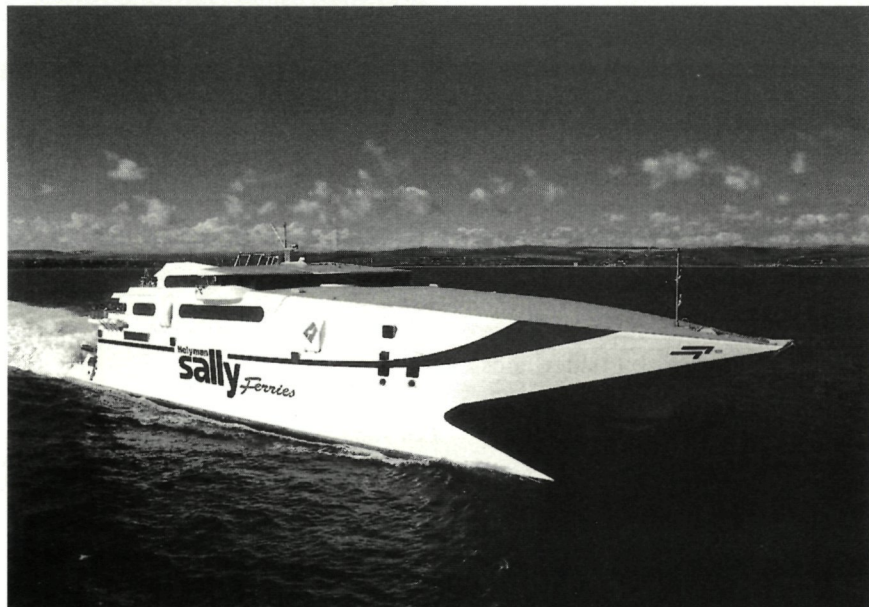
De dag voordien was de "Holyman Express" onder grote belangstelling de Oostendse haven binnengevaren. RMT-personeel en syndicale afgevaardigden kregen toen de gelegenheid de nieuwe fast ferry te bezichtigen. Donderdag was het de beurt aan de pers, en op vrijdag waren de sociaal-economische middens alsook de Horeca-sector aan boord te gast. Tijdens het daaropvolgend weekend wordt het vaartuig voor het publiek opengesteld.

Nieuwe bloeiperiode voor Oostendse haven

De joint venture Holyman/Sally spaarde dus geen moeite om voor de nakende ingebruikneming van de supersnelle ferries op de Oostende-Ramsgatelijs de nodige promo-

tie te voeren. In dit opzicht is ze alvast bijzonder goed geslaagd. Al wie bij de maritieme toekomst van Oostende betrokken is, is uitgenodigd en ontvangt er uitgebreide informatie over de objectieven van de nieuwe passagierslijn.

Zo verklaarde de Oostendse burger-vader Goekint dat de Ensorstad hoopvol uitkijkt naar de ingebruikneming van de supersnelle ferries die de RMT-ferries moeten vervangen vanaf 1 maart 1997. Voor hem betekent dit geen breuk met de 150 jaar-lange traditie van de Oostendse Kanaaldiensten, maar eerder een beloftevolle respons op het opdoeken van RMT. Zowel voor Holyman/Sally als voor de Oostende-Ramsgatelijs een uitdaging die beslist een nieuwe bloeiperiode voor de Ensorstad zal inluiden.





Ostend passenger terminal

Zo'n 1.500 passagiers op de nieuwe verbinding

Over praktische details in verband met een uitbating van de nieuwe lijndienst waren de beleidsmannen van Holyman Sally Ferries niet bijster spraakzaam. We zijn immers nog 3 maanden verwijderd van de openstelling van de nieuwe lijn en tal van praktische schikkingen moeten nog getroffen worden. Zo zal pas eind december van dit jaar de tariefregeling bekendgemaakt worden en weten zij nog niet of de haveninfrastructuur en de spoorverbindingen van Ramsgate de nodige aanpassingen zullen krijgen. Over zo'n 2 jaar zou er alles in orde moeten zijn, verklaarden de verantwoordelijken van Holyman/Sally, en tegen juni volgend jaar zou de Oostendse terminal aan de noden van de passagiers moeten aangepast zijn.

Uit de gespreksronde pers en Holyman-verantwoordelijken die daarop volgde, vernamen wij ook dat de nieuwe rederij geen opties heeft voor een

mogelijke verbinding Oostende/NO-Engeland en dat het aanleggen van de Incat-ferries in het hartje van Londen moeilijk te overwegen is. Qua afvaartschema's vanuit Oostende en Ramsgate is nog niets definitiefs vastgelegd en inzake trafiekprognoses hoopt Holyman/Sally jaarlijks zo'n 1.500.000 passagiers, 300.000 wagens en 150.000 vrachtwagens te kunnen vervoeren op de nieuwe Oostende-Ramsgateliijn.

Zo'n 70 miljoen BEF investeringen in de Oostendse haven

Holyman Sally Ferries is zinnens zo'n 70 miljoen BEF te investeren in spits technologische voorzieningen in de Oostendse haven. Voor de haven van Ramsgate zouden 30 miljoen BEF aan verbeteringswerken voorzien zijn. Zoals eerder meegedeeld, zullen in Oostende de dienstgebouwen vernieuwd worden met bijkomend tax free shop, lobby-ruimtes, een wisselkantoor en een speelzaal. Het complex wordt ge-

doopt in "Istanbul Terminal", zoals het vroegere vertrekpunt van de beroemde "Orient Express". Ook is er een speciaal vrachtterminal gepland, waarvan de ligging nog met de Oostendse havenautoriteiten moet besproken worden.

Een geleid bezoek aan de "Holyman Express" was bedoeld om ons de mogelijkheden van de nieuwe fast ferry te tonen. Het is warempel een luxueus vaartuig met panoramisch zicht voor de passagiers en een uitstekend comfort voor de slechts 120 minuut-durende overtocht. De technische bijzonderheden van het schip kunnen we best in een tabel samenvatten.

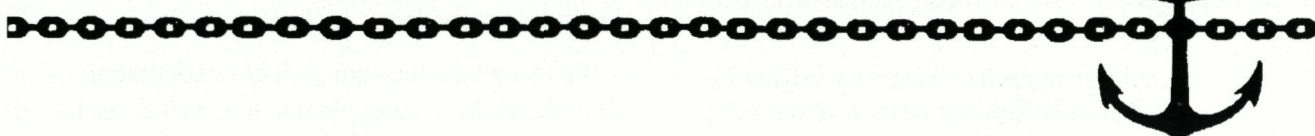
NB.: Bij het ter perse gaan, was de Oostende-Ramsgateverbinding reeds van start gegaan.

H. VAN DER ZEE

NAME	Holyman Express
BUILT BY INCAT IN TASMANIA	LAUNCHED 24/08/1996
PORT OF REGISTRY	Nassau
LENGTH OVERALL	81.00
LENGTH OF WATER-LINE	66.30
BEAM OVERALL	26.00
GROSS TONNAGE	4305 tonnes
NETT TONNAGE	1745 tonnes
LIGTH SHIP DISPLACEMENT	767 tonnes
LOAD DISPLACEMENT	1100 tonnes
SERVICE SPEED	37 Knots (35.5 Kts. with T-foil R.C.S)
TOTAL POWER	22 000Kw.
PROPULSION MACHINARY	4 Off Ruston RK270 Mk2 turbo charged diesels
GEARBOX	4 Off Reintjes, type - VLJ 4431HL 1000 r.p.m.: 644 r.m.p
PROPULSION	4 Off LIPS water jets-Type LJ135/3DL
AUXILIARY MACHINARY	4 Off Caterpillar 3306B diesel alternators - 165 kw.each.
PASSENGER CAPACITY	665
CREW COMPLEMENT	26
VEHICLE CAPACITY TOTAL	155 PCU
NORMAL BUNKER CAPACITY	46.31 tonnes (4 x 11.579)
LONG RANGE FUEL TANKAGE	340.384 tonnes
FRESH WATER	5 tonnes
LUB OIL STORAGE	1000 ltrs. (2 x 500l.)
LIGHTSHIP DRAFT	3.02 m
LOADED DRAFT	3.62 m
M.E.S.	4
LIFERAFT CAPACITY	8 X 100 person rafts.

Niemand is sant in eigen land.....
Nul n'est prophète en son pays.....

De Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht L'Association d'Entraide de la Force Navale



23 maart is het precies 32 jaar geleden dat de v.z.w. met de wat lange naam "Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht" werd opgericht.

Een 32 jarig bestaan geeft over het algemeen geen aanleiding tot vieren, dat is echter ook de bedoeling niet van dit artikel. Het is echter wel de bedoeling dit initiatief kenbaar te maken aan zoveel mogelijk lezers.

Deze vereniging, waar heel wat mensen, van hoog tot laag, hun vrije uren voor opofferen, verdient beslist een ruimere ruchtbaarheid dan tot nu toe het geval was.

Alhoewel wat het ledenaantal betreft de laatste jaren een lichte stijging op te merken viel is het opvallend hoe het aantal tussenkomsten daarentegen pijlsnel de hoogte ingaat. Dat niemand sant in eigen land is wordt nogmaals bewezen. Slechts een 40 procent van het actief kader is aangesloten als lid van de vereniging.

Is het de jaarlijkse bijdrage van 200 BEF die een obstakel vormt?

Is het onverschilligheid, gebrek aan solidariteitsgeest, gebrek aan informatie?

Alhoewel het bestuur de laatste jaren een ernstige inspanning heeft gedaan om iedereen voor te lichten omtrent het bestaan en de doelstellingen van de vereniging is het moeilijk aan te nemen dat onze informatie in gebreke is gebleven.

Historiek

De Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, vereniging zonder winstoogmerk, werd opgericht op 23 maart 1965. Toenmalige Stafchef van de Zeemacht, Divisieadmiraal op rust L. Lurquin was de bezieler van dit lovenswaardig initiatief.

Onder het motto "De Zeemacht één grote familie" met als doel bestaande leegtes in hulpverlening in te vullen werd een vereniging opgericht in de schoot van de Zeemacht.

Il y a 32 ans, le 23 mars précisément, que l'Association d'Entraide de la Force Navale" a été créée.

32 ans d'existence ne se commémore pas nécessairement, ce n'est d'ailleurs pas la raison de cet article. Le but avoué pourtant est de faire connaître cette initiative à un maximum de lecteurs.

Cette association où nombre de membres de tout rang offrent leur temps libre, mérite certes plus de notoriété qu'elle n'en a actuellement.

Quoique le nombre de membres ait quelque peu augmenté, ces dernières années, il est frappant que le nombre d'interventions, par contre, atteint rapidement un niveau d'importance. Il s'avère à nouveau que nul n'est prophète en son pays. Un 40 pour-cent seulement du cadre actif se retrouve membre de l'Association.

La cotisation annuelle de 200 BEF peut-elle être un obstacle?

Est-ce l'indifférence, un manque d'esprit de solidarité, un manque d'information?

Alors que le comité, ces dernières années, a fait un tel effort de publicité à propos de l'existence de l'Association et des buts qu'elle poursuit, il est pénible d'admettre que notre effort d'information a failli.

Historique

L'Association d'Entraide de la Force Navale, association sans but lucratif, fut fondée le 23 mars 1965. A l'époque, le chef d'état-major de la Force Navale, l'amiral de division en retraite L. Lurquin fut l'âme de cette louable initiative.

Avec en exergue "La Force Navale une grande famille" une association fut créée afin de combler les manquements d'assistance au sein de la Marine.

Op 24 april 1965 werden de Statuten van de v.z.w. goedgekeurd en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 20 mei 1965.

Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht staat onder de Hoge Bescherming van H.M. de Koningin.

Zijne Excellentie de Minister van Landsverdediging is Erevoorzitter.

De vereniging werd erkend als instelling die hulp verleent aan behoeftigen door het Ministerie van Financiën en door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur.

Deze erkenning die recht geeft op belastingvrijstelling van bepaalde giften onderlijnt nogmaals de doelstelling van de vereniging.

Zonder de bereidwillige medewerking en niet aflatende inzet van talrijke vrijwilligers was de realisatie hiervan nooit mogelijk geweest.

Doelstellingen

De Vereniging voor Hulpbetoon v.z.w. in de Zeemacht heeft tot doel het personeel bezoldigd door het Ministerie van Landsverdediging, tewerkgesteld in de Marine, evenals hun familie bij te staan, telkens de officiële organisaties niet bij machte zijn zulks te doen of dat hun hulp ontoereikend blijkt te zijn.

Met deze zeer ruime omschrijving kunnen we ieder personeelslid of hun familie (weduwen, wezen, gehandicapten) helpen, die door ziekte, tegenslagen of andere redenen werkelijk in nood zitten, en dus hulpbehoefig zijn.

In praktijk betekent zulks dat de vereniging een beperkt actiedomein bestrijkt bij het toekennen van financiële, materiële of morele hulp.

Hoe gaat ze te werk?

Een werkgroep die zich belangeloos, zonder elke vorm van vergoeding, inzet. In nauwe samenwerking met de gewestelijke bureaus van de Sociale Dienst van het Leger wordt er getracht alle mogelijke sociale wan-toestanden op te sporen en aanvullende hulp te bieden, telkens waar nodig.

Opstarten en toekenning

Aanvragen bereiken ons via de Sociale Dienst van het Leger, dienstoversten, familie, door de persoon zelf e.a.

In de meeste gevallen gebeurt dit via een telefonisch contact. Hierbij wordt geïnformeerd naar achtergrondgegevens en de verwachtingen t.o.v. de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

Le 24 avril 1965, les statuts de l'a.s.b.l. étaient approuvés et publiés au moniteur du 20 mai 1965.

L'Association d'Entraide de la Force Navale reçoit l'appui du haut patronage de S.M. La Reine.

Son Excellence le Ministre de la Défense Nationale en est le Président d'Honneur.

L'Association est reconnue par le ministère des finances et par le ministère de la communauté flamande du bien-être, de la santé publique et de la culture, comme une institution répondant à des besoins sociaux.

Cette reconnaissance qui permet l'exonération fiscale de certains dons, souligne une fois encore les buts de l'association qui n'auraient pu être réalisés sans la coopération spontanée et constante de nombreux bénévoles.

Les buts poursuivis

L'a.s.b.l., Association d'Entraide de la Force Navale, a comme but d'assister le personnel rémunéré du ministère de la défense nationale, employé à la Marine, et leurs familles chaque fois que les instances officielles ne sont pas en mesure de la faire ou que leur aide y semble inadaptée.

Dans ce très large concept, nous pouvons aider chaque membre ou sa famille (veuve, orphelin, handicapé) qui se trouverait en détresse à la suite de maladie, déboire ou autre raison et par conséquent dans le besoin.

En pratique cela signifie que l'Association dispose d'un domaine d'action illimité à l'octroi d'assistance financière, matérielle et morale.

Comment procède-t-on?

Un groupe de travail met out en oeuvre, gracieusement, sans la moindre indemnisation. En étroite collaboration avec les offices locaux du service social de l'Armée, l'on tente d'identifier toutes les détresses sociales et de leur apporter une aide complémentaire chaque fois que cela sera nécessaire.

Mise en oeuvre et octroi

Les demandes nous parviennent via le service social de l'Armée, les chefs de corps, les familles, sinon l'intéressé lui-même, dans la majorité des cas par téléphone.

Ensuite, l'on s'informe du contexte et des attentes concernant l'Association d'Entraide de la Force Navale.

Au vu de ces données, l'on examine si la demande cadre avec le principe des buts poursuivis et si l'on dispose

Aan de hand van deze gegevens kan worden bekeken of deze aanvraag principieel kadert binnen onze doelstellingen en of wij over de mogelijkheid beschikken om op deze vraag in te gaan. Wanneer dit het geval is, wordt de aanvraag in samenspraak met de Sociale Dienst van het Leger en met de Raad van Beheer ten gronde onderzocht.

Op die manier kan men komen tot een duidelijke kijk op de situatie en kan een nauwkeurig omschreven behoeftenprofiel opgesteld worden.

Het is uiteindelijk de Raad van Beheer die zich uitspreekt over de vorm van hulpverlening.

Hoe wordt de vereniging beheerd?

Zoals bij elke v.z.w. is de Algemene vergadering samengesteld uit effectieve leden die het patrimonium van de vereniging beheren. Deze effectieve leden vergaderen eens per jaar en duiden de beheerders aan, die volmacht krijgen om de activiteiten van de vereniging te leiden, dit bestuursorgaan is de Raad van Beheer.



Sekretaris-Penningmeester IMC W. Bosteels in gesprek met KTZ J. Wouters Eren Vice-voorzitter.

des moyens pour y répondre. Si c'est le cas, la demande est instruite en collaboration avec le service social de l'armée et avec le conseil d'administration de l'association.

On arrive de cette façon à une perspective claire de la situation et l'on pourra établir un profil détaillé et précis des besoins. C'est en définitive le Conseil d'Administration qui statue sur la force de l'aide octroyée.

Comment l'Association est-elle gérée?

Comme toute a.s.b.l., c'est l'assemblée plénière des membres effectifs qui gère le patrimoine de l'Association. Ces membres effectifs se réunissent une fois par an et désignent les administrateurs qui reçoivent mandat pour toutes les activités de l'association; cet organe de gestion s'appelle le Conseil d'Administration.



Het voltallige secretariaat v.l.n.r. Mevr. Cappon Mevr. Vansteenkiste en Mevr. De Deyne.



Bijhouden van het ledenbestand



Versturen van de lidkaarten

Samenstelling Raad van Beheer

Composition du Conseil d'Administration

Voorzitter:	Divisieadmiraal M. Verhulst	Président
Ondervoorzitter:	Kapitein-ter-zee L. Vermaere	Vice-Président
Sekretaris-Penningmeester:	Eerste Meester Chef W. Bosteels	Secrétaire-Trésorier
Beheerders:	Fregatkapitein J. Bartier	Administrateurs
	Kapitein-ter-zee H. Boden	
	Kwartiermeester Chef J.P. Chielens	
	Kapitein-ter-zee G. De Cock	
	Kwartiermeester M. Decoster	
	Kwartiermeester K. De Deyne	
	Eerste Meester K. De Raedemaeker	
	Kwartiermeester Chef F. Devinck	
	Eerste Meester C. Hebbelinck	
	Vice-Admiraal W. Herteleer	
	Fregatkapitein G. Legein	
	Mevrouw Andrée Pouillon	
	Commodore C. Thibaut de Maisières	
	Oppermeester A. Vanderbrugghen	
	Fregatkapitein G. Vanlerberghe	
	Kwartiermeester N. Vansteenkiste	
	Fregatkapitein P. Warnauts	
	Kapitein-ter-zee J. Wouters	

Middelen

Niet enkel via de lidmaatschapsbijdrage weet de vereniging haar patrimonium te verrijken maar er zijn ook de vele giften en opbrengsten van festiviteiten.

Zo is er o.a. de jaarlijkse fikse bijdrage van het organisatiecomité van de Vlootdagen te Zeebrugge, de vele optredens van de muziekkapel van de Marine, opbrengsten van concerten en natuurlijk niet te vergeten het Marinebal in het Casino-Kursaal te Oostende.

Zo wist het organisatiecomité van het galabal dit jaar niet minder dan 1.800.000 BEF te verwerven aan inkomsten, het resultaat van enkele maanden inspanningen.

Des moyens

L'Association n'accroît pas seulement son patrimoine par les cotisations de ses membres mais également par des dons et les recettes de festivités particulières.

Ainsi entre autres, une contribution conséquente annuelle du comité organisateur des "Journées de la Flotte" à Zeebruges, des nombreuses prestations de la Chapelle Musicale de la Marine, des recettes de concerts et bien entendu, à ne pas oublier le bal de la Marine au Casino-Kursaal à Ostende.

C'est ainsi que le comité organisateur du bal de gala a pu réunir cette année pas moins de 1.800.000 BEF de recette, le résultat d'efforts de quelques mois.

In de voorbije 3 decennia werden reeds ruim 3000 bemanningsleden geholpen, hetzij door giften, hetzij door renteloze leningen.

Op die wijze werd er in totaal voor niet minder dan 26 miljoen besteed. Maar er zijn ook jaarlijks terugkerende steunacties van onze vereniging.

Ter informatie voor 1996 enkele cijfers:

- tussenkomsten internaatskosten mindervalide kinderen : 110.000 BEF
- studiebeurzen voor wezen Marinepersoneel : 132.500 BEF
- vakantiegeld weduwen en wezen Marinepersoneel: 556.000 BEF
- tussenkomsten begrafeniskosten : 378.000 BEF
- diverse giften : 240.590 BEF

Levensverzekering

Los van het feit dat iedereen in de Marine recht heeft op hulp en steun door de vereniging krijgen de leden automatisch een levensverzekering bij dodelijk ongeval met een waarborg van 50.000 BEF. Deze waarborg kan opgetrokken worden tot 1 miljoen BEF mits een verhoging van de lidmaatschapsbijdrage van 600 BEF per jaar.

Aanvullende hospitalisatieverzekering

Op 29 februari 1984 werd door de Raad van Beheer beslist een collectieve verzekeringspolis "Gezondheidszorgen" af te sluiten ten voordele van de leden van de vereniging en hun familie.

Onder verantwoordelijkheid van toenmalig Vice-Voorzitter E. Pouillet kreeg dit project vaste vorm. Steeds in het belang van de leden wordt via marktonderzoek gezocht naar de beste offerte.

Besluit

Algemeen kan gesteld worden dat de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht een gezonde koers vaart. Getuige daarvan is de steeds groeiende belangstelling en de stijging van het ledenbestand.

Ondanks een streng beheer wordt er vaker vastgesteld dat, nog meer dan vroeger, de dienstverlening Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht wordt opgeroepen.

Maar dankzij de financiële en morele steun van de vele leden en sympathisanten zal de vereniging zeker in staat zijn haar sociale en humanitaire zaak in de toekomst verder te zetten. Deze zaak is vandaag de dag meer onontbeerlijk dan voordien.

Au cours des 3 décennies passées environ 3.000 membres d'équipage furent aidés, soit par dons ou prêts sans intérêt.

Pas moins de 26 millions furent dépensés de cette manière. Et il y a également des interventions récurrentes annuelles de notre association.

A titre d'information pour 1996, cela signifie:

- des interventions dans les frais d'internat d'enfants moins-valides: 110.000 BEF
- des bourses d'étude pour les orphelins du personnel de la Marine: 132.500 BEF
- des vacances offertes aux veuves et orphelins du personnel de la Marine: 556.000 BEF
- des contributions aux frais de funérailles : 378.000 BEF
- des dons de tout ordre : 240.590 BEF

Assurance-vie

Indépendamment du fait que chacun à la Marine a droit à l'aide et assistance de l'Association, les membres bénéficient automatiquement d'une assurance-vie en cas de mort accidentelle égale à un montant de 50.000 BEF. Cette somme peut être portée à 1 million de BEF par une majoration de la cotisation annuelle de 600 BEF.

Assurance hospitalisation complémentaire

Le 29 février 1984, le Conseil d'Administration décida de souscrire une police d'assurance "Soins de Santé" collective à l'avantage de ses membres et de leur famille.

Le projet prit une forme définitive sous l'égide du vice-président de l'époque E. Pouillet. Via des sondages de marché, l'Association recherche la meilleure offre dans l'intérêt de ses membres.

Conclusion

L'on peut conclure que l'Association d'Entraide de la Force Navale suit une route saine. L'intérêt toujours grandissant et l'augmentation de ses membres en témoignent d'ailleurs.

Malgré une gestion rigoureuse, il est plus fréquemment constaté que les services "Association d'Entraide de la Force Navale" sont sollicités plus que par le passé encore.

Grâce au soutien moral et financier de nombreux membres et sympathisants, l'association sera certainement en mesure de perpétuer sa tâche sociale et humanitaire. Cette tâche est aujourd'hui plus que jamais essentielle.

Correspondentieadres

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht

Adresse pour la correspondance

Association d'Entraide de la Force Navale

Postbus 17

8400 OOSTENDE

Sociale zetel

Siège social

Marinekazerne Bootsman Jonsen

3^{de} & 23^{ste} Linierregimentsplein

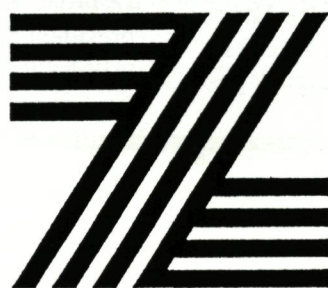
8400 OOSTENDE

Tel/Fax: 059/80.66.66

Bemilcom: 2731.3345

Rekening Paribas: 551-2731300-43Compte Paribas

HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



**Maatschappij van de Brugse
Zeevaartinrichtingen N.V.**

**L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge
Tel. 050/44.42.11 - Fax 050/44.42.24**

**P. Vandammehuls, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.32.11 - Fax 050/54.32.24**

INFO RESERVE

RELEVÉ DE QUART A LA DIV-N.C.S.O.!

De tout temps, l'approvisionnement d'un pays s'est avéré essentiel; en matières premières pour son essor économique en période de paix, en vivres et matériel en cas de crise ou de guerre.

Pour des nations comme la Belgique, bordées par la mer, cet approvisionnement s'effectue en majeure partie par voies maritimes. Il faut donc pourvoir en toutes circonstances, à la libre circulation de la marine marchande et à sa sécurité de navigation. D'où la nécessité pour ces pays de disposer d'un organisme adéquat et opérationnel pour assumer cette tâche.

Le concept initial de travail d'une telle organisation remonte aux années des centaines de convois maritimes transocéaniques qui acheminèrent des tonnes de vivres et de matériel destinés à ravitailler les nations alliées.

Chez nous, comme chez tous les autres partenaires de l'OTAN, cette mission est confiée depuis des années, à une division spécifique de notre Marine.

En 1975, l'E.M. de la Force Navale, - rebaptisée "Marine" depuis le 21 juillet de cette année! - décida, en collaboration avec les autres marines alliées, de créer une division de réserve, le N.C.S.O., le Naval Control of Shipping, pour assurer en cas de crise ou de conflit:

- la supervision des mouvements des flottes marchandes nationales et alliées dans l'accomplissement de leurs missions,

- le routage de tous ces bâtiments vers leur port de destination, via des contacts opérationnels avec les capitaines de navires,

- l'organisation éventuelle de convois, etc.

Les membres de cette Division, qui comme dans toutes les autres marines alliées sont des officiers de réserve, ont également pour tâche la coordination et la liaison entre les autorités maritimes civiles et militaires.

Cette division, fut mise sur pied en 1976 par le regretté FKP (R) Ch. Van Avermaet, un ancien de la Royal Navy - Section belge, qui en fut aussi le premier Comdiv jusqu'en 1979. Actuellement basée à NAVCOMZEB, elle dépend comme les 2 autres divisions de réserve, le SQUAD MCM et l'Infanterie de Marine, de COMOPSNV, le Commandement des Opérations Navales.

Elle fait en outre partie intégrante du Contrôle Naval de l'OTAN.

Quoique le but final de cette Division n'a pas changé au cours des années, la façon dont ses officiers s'acquittent aujourd'hui de leur tâche a considérablement évolué. En effet, les modifications intervenues, tant au

niveau international (effondrement du bloc de l'Est, avènement d'un nouveau type de conflits, plus localisés) que sur le plan national (restructuration des Forces Armées, suppression du Service Militaire, etc.), ont conduit la Div-N.C.S.O. à s'adapter à un nouveau type de mission.

Il est désormais essentiel de disposer de petites équipes hautement spécialisées, constituées d'officiers bien entraînés, rapidement mobilisables et susceptibles d'exercer leurs compétences en dehors de nos frontières. Aptes aussi à travailler aux côtés d'officiers NCS d'autres nations alliées et à bord de navires en mer.

Les multiples rappels de formation organisés au cours des dernières années par le Staff de cette division ont permis de réaliser ces nécessaires adaptations. A l'heure actuelle, la Division NCS belge dispose en effet d'un "bloc" d'une cinquantaine d'officiers opérationnels, c'est-à-dire possédant le "know-how" technique et pratique nécessaire à l'accomplissement de leurs (nouvelles) fonctions.

Cette unité, fondée comme nous l'avons dit par le FKP (R) Ch. Van Avermaet, fut successivement commandée par:

le FKP (R) R. Strumane, de 1979 à 1985,

le FKP (R) Y. Quintelier, de 1985 à 1990,

le FKP (R) J. De Rudder, de 1990 à 1992, et par le CPC (R) G. Van Overmeire, de 1992 au 13 septembre 1996.

A cette date, son camarade le longue date, le CPC (R) A. de BRAUWERE reprit la barre lors d'une cérémonie d'investiture organisée à la base de Zeebrugge et placée sous le commandement du Commodore Thibaut de Maisières, COMOPSNAV.

Le CPC (R) Alain de Brauwere est né à Bruxelles le 20 octobre 1945. Après des humanités gréco-latines à l'Athénée de Rösrath (D), il obtient le diplôme de Docteur en droit (UCL) et de licencié en Sciences économiques.

En décembre 1971, il entame son service militaire comme candidat officier de réserve à la Force Navale où il sera bientôt affecté à ZS3/Contentieux. Il est nommé Enseigne de Vaisseau de 2^e Classe (R) en mars 1973.

A 32 ans, répondant à l'appel du FKP

Charly Van Avermaet, il rejoint la division N.C.S.O. (R) pour laquelle il effectue de nombreuses prestations. E.a. comme membre ou chef de cellule des NCSO Antwerpen, Zeebrugge et Gand; comme officier de liaison au Havre ou Off-AWNIS (Allies Worldwide Navigation Information System), à Northwood.

Il participe en outre à différents colloques, dont récemment celui du CNW/CEL Shipping Meeting à Stavanger.

En septembre 1982, le FKP (R) R. Strumane, alors Comdiv, l'intégra au sein de son staff. Il y exerça successivement de l'exercice national annuel baptisé SNOWHITE.

Promu au grade de Capitaine de Corvette en mars 1992, il fera partie, fin 1994, de la première promotion d'officiers belges AWNIS.

Il est en outre titulaire de la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold et de la Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne.

Ses activités professionnelles civiles le situent dans le secteur bancaire. Depuis 1973 il occupa différentes postes à responsabilités à la Générale de Banque, avant d'accéder à la fonction de Chef de la Gestion Patrimoniale.

Souhaitons "Bon vent" au nouveau Comdiv, à l'ami Alain qui se révéla toujours "the right man in the right place".

Saint Bernard du Spuikom.



**DAMESSJAAL "BELGIAN NAVY"
FOULARD POUR DAMES "BELGIAN NAVY"**

Damessjaal met geometrische tekening in de kleuren blauw, wit en geel.

Foulard pour dames au dessin géométrique dans les tons bleu, blanc et jaune

Prijs: 500,- BEF +35,- BEF portkosten

Prix: 500,- BEF +35,- BEF frais d'envoi

INFO MARINE

Master of Arts in Human Behavior

Op 3 december 1996 overhandigde KTZ Boden, Commandant COMINAV, het diploma van "Master of Arts in Human Behavior - Concentration Total Quality Management" van de Amerikaanse Newport University aan FKP Menu, toenmalig Directeur Instructies.

Dit postuniversitair diploma kadert in de vorming TQL "Total Quality Leadership" georganiseerd via deze universiteit. Onder begeleiding van FKP (D) J. Dewulf Dr. nemen actueel 27 officieren aan deze vorming deel.

Master of Arts in Human Behavior

Le 3 décembre 1996, le CPV Boden, commandant LCOMINAV, remettait le diplôme de "Master of Arts in Human Behavior-Concentration Total Quality Management" de l'université américaine de Newport au CPF Menu, alors Directeur d'Instruction.

Ce diplôme post-universitaire se situe dans la formation TQL "Total Quality Leadership" organisée via cette université. Sous l'égide du CPF(S) J. Dewulf, 27 officiers suivent actuellement cette formation.



V.l.n.r.: FKP Dewulf, FKP Menu en KTZ Boden

St. Niklaas op bezoek in COMINAV

Op 04 december 1996 werd het Kwartier LTZ Billet te St. Kruis aangenaam verrast door het bezoek van de Sint en zijn gezelschap. Dat het kind in dit feest centraal staat is duidelijk. In de namiddag was er in de cinemazaal een kinderfeestje met snoep en geschenken en voor de familie een gezellig samenzijn met koffie en koeken, een mooie traditie dat alle lof verdient.

Saint-Nicolas en visite à COMINAV

Le 4 décembre 1996, le quartier LDV Billet à St. Kruis avait l'agréable surprise de la visite du Saint et de sa suite. Il est évident que l'enfant en était le centre d'attraction. C'est l'après-midi qu'avait lieu, à la salle de cinéma, cette fête enfantine avec friandises et surprises et pour les familles une réunion intime et sympathique avec café et gâteaux; une belle tradition que mérite tous les éloges.



Bemanning CROCUS voor het goede doel

Tijdens de deelname aan STANAVFORCHAN van mei tot augustus 1996 ontstond bij de bemanning van de Mijnenjager M917 CROCUS de gedachte om een inzameling te doen voor een goed doel. Gezien daden veelal meer opbrengen dan woorden werd er tijdens het havenbezoek aan Kiel in Duitsland een fietstocht georganiseerd langs het Ost Seekanaal. Daarbij moest ieder afgelegde kilometer een bepaald bedrag opbrengen. Kortom dankzij de groepsgeest en de solidariteit van de bemanning werd het niet geringe bedrag van 14.000 BEF ingezameld!

Het volledige bedrag werd aan het Medisch Pedagogisch Instituut van het Gemeenschapsonderwijs De Haan geschonken om hen te steunen in de organisatie van hun jaarlijks kerstkamp.

L'équipage du Crocus pour une bonne cause

Pendant sa participation à STANAVFORCHAM de mai à août 1996, naquit chez l'équipage du chasseur de mines M917 CROCUS l'idée de faire une collecte dans un but philanthropique. Puisque les faits valent mieux que les mots, une randonnée à bicyclette fut organisée le long du canal de Kiel. Chaque kilomètre parcouru devait rapporter un montant déterminé. En bref, grâce à l'esprit de groupe et la solidarité de l'équipage, l'on récolta la somme peu banale de 14000 BEF.

Le montant dans son intégralité fut offert à l'institut Médico-Pédagogique de l'Enseignement Communautaire à De Haan, afin de les aider dans l'organisation de leur camp de Noël annuel.

Het Medisch Pedagogisch Instituut van het Gemeenschapsonderwijs De Haan is een instelling die tijdens weekends en vakanties mentaal gehandicapte kinderen van diverse internaten van het Gemeenschapsonderwijs opvangt. Vele van deze kinderen doen wekelijks de verplaatsing van hun eigen internaat naar het MPI. Om de sleur van het internaatleven te doorbreken organiseren de opvoeders van het MPI jaarlijks een "één" week durend verblijf in de Ardennen. De onkosten moeten gedekt worden via giften en opbrengsten van zelf georganiseerde activiteiten.

Op woensdag 11 december '96 overhandigde ILZ Van Eyken, Commandant van de M917 CROCUS, de som van 14.000 BEF aan Mevrouw Gerda Declercq en Mijneer Georges Maes, allebei opvoeders aan het MPI.

L'institut médico-pédagogique de l'enseignement communautaire à De Haan est un établissement qui reçoit, pendant les W-E et les congés, les enfants handicapés mentaux de divers internats de l'enseignement communautaire. Nombre de ces enfants font le déplacement hebdomadaire de leur propre internat vers le IMP. Pour rompre la routine de la vie de l'internat, les éducateurs du IMP organisent annuellement une semaine de séjour dans les Ardennes. Les frais doivent être couverts par des dons et recettes d'activités qu'ils organisent eux-mêmes.

Le mercredi 11 décembre 1996, le 1LV Van Eycken, Commandant du M917 CROCUS, remettait la somme de 14000 BEF à Madame Gerda Declercq et Monsieur Georges Maes, tous deux éducateurs au IMP.



V.l.n.r.: 1MR Van Wallegghem, LTZ Abeloos, Georges Maes, Gerda Declercq, 1LV Van Eycken

St. Ceciliaviering

Gedurende een plechtigheid gehouden ter gelegenheid van de St. Ceciliaviering op 19 december ll. te Oostende, mocht de tambourmajoor van de muziekkapel van de Marine een prachtige nieuwe tambourmajoorstok in ontvangst nemen.

De stick een schenking van Ere Meesterchef Michielsens, was een blijk van waardering voor onze muziekkapel die dit jaar immers haar 50 jarig bestaan viert.



Op de foto zien we een trotse Hans Moreels die in volle aandacht zijn nieuw pronkstuk bewonderde, dit in bijzijn van de Heer Maurice Michielsens en de Kapelmeester Peter Snellinckx.

30^e Marinebal

Op 7 februari jl. vond het 30^e Galabal van de Marine plaats in het Casino Kursaal van Oostende, dit naar aloude gewoonte op de eerste vrijdag van februari.

De eer was aan de Stafchef van de Marine, Divisieadmiraal M. Verhulst, als voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon, het bal te openen. Onder de begeleiding van de Navy Big Band o.l.v. Kapelmeester Peter Snellinckx zette de Voorzitter samen met zijn echtgenote, de eerste dans in.

Le 30^e Bal de la Marine

Le 7 février dernier avait lieu le 30^e Bal de la Marine au Casino Kursaal d'Ostende, et ce suivant notre désormais "antique" coutume du premier vendredi de février.

Ce fut aux chef d'Etat-Major de la Marine, l'Amiral de Division M. Verhulst, en tant que président de l'Association d'Entraide, que revint l'honneur d'ouvrir le bal. Le président entraîna dans la première danse son épouse sous les airs du Navy Big Band dirigé par le Chef de musique Peter Snellinckx.



Tot middernacht wist de Navy Big Band er de beste stemming in te houden. De tijd nodig voor de orkestwissel werd ingevuld met de trekking en uitreiking van de ereprijzen en de start voor de reuze tombola. Tijdens het tweede gedeelte was het de beurt aan The Sonny Boys, welke met het jongste repertorium de dansvloer tot in de vroege uurtjes wist vol te houden.

Voor het jongere publiek was de Monrozezaal voor de gelegenheid omgebouwd tot een ware discobar. Studio Barcka, die de decibels duidelijk niet spaarde tot later, zorgde voor een geslaagde happening.

dat het 30e Galabal eens te meer een succes was staat buiten alle twijfel.

Belangrijk is niet alleen de stemming en het representatief karakter van dit bal, die het imago van onze Marine beslist ten goede komen. Maar uiteraard ook de opbrengst die integraal naar het Fonds voor Hulpbe- toon in de Marine gaat.

Dat het organisatiecomité met een inkomen van een goede 1.800.000 BEF een pluim op haar hoed mag steken is duidelijk. Zo wordt er voor volgend bal ook aan gedacht een top-artiest op de affiche te zetten, dit om tegemoet te komen aan de vraag om jonge mensen aan te trekken.

Nu reeds kijken de comitéleden naar komend bal dat normaliter doorgaat op 06 februari 1998.

Le Navy Big put y maintenir la meilleure ambiance jusqu'à minuit. Le temps nécessaire au changement d'orchestre fut mis à profit pour le tirage et la remise des prix d'honneur ainsi que le lancement de la tombola monstre. Ce fut au tour des "Sonny Boys" pendant la seconde partie d'animer la piste de danse avec leur plus récent répertoire jusqu'aux petites heures.

Pour le jeune public, la salle Monroze avait été transformée, pour la circonstance, en un vrai discobar. Le Studio Barcka, qui décidément n'épargna guère les décibels, veilla à la réussite du "happening".

Sans nul doute, le 30e bal de gala fut un succès de plus.

L'important ne fut pas seulement l'ambiance et le caractère représentatif du bal, rehaussant résolument l'image de notre Marine, mais sans aucun doute également la recette qui sera intégralement versée aux "Fonds d'Entraide à la Marine".

Avec un montant d'un bon 1800000 BEF, il est évident que le comité organisateur pourra mettre une plume à son chapeau. Et l'on pense déjà pour l'an prochain de mettre une vedette à l'affiche, ceci pour y attirer les jeunes davantage.

Maintenant les regards du comité se tournent vers le prochain bal qui aura lieu normalement le 6 février 1998.



Verbeten vechtend Oostende verliest toch van Zeebrugge

Op woensdag 26 februari '97 werd de vermoedelijk laatste boeiende derby gespeeld tussen Marine Oostende en Marine Zeebrugge op het terrein naast de Marine Kazerne. Marine Oostende in nieuwe uitrusting liet de eerste minuut geen enkele kans onbenut en kwam na 10 minuten op voorsprong met een openingstreffer van 1SM F. Goegebeur, tijdens de rest van de eerste helft bleef Oostende de dominante ploeg maar kreeg na 27 minuten het aansluitingsgoal van Zeebrugge te verwerken. Nog voor de rust scoorde 2MR Sanders van Oostende een tweede maal en bracht zo de ruststand op 2-1.



De Oostendse ploeg



De winnende ploeg van Zeebrugge

Na de rust stelde Zeebrugge zijn laatste reserve krachten op, mede door de harde wind werd de tweede helft een harde dobber voor beide ploegen. Na 53 minuten verraste een verdediger van Zeebrugge de doelman van Oostende met een hard schot in de linker bovenhoek en zo kon Zeebrugge voor de tweede maal langs-zij Oostende komen.

Ondanks de hoopgevende start kon Oostende niet op tegen een sterk counterend Zeebrugge en in de 67 minuut legde Zeebrugge de eindstand van 2-3 vast.

Waar Oostende tijdens de eerste helft zijn aanvalsak-ties niet telkens kon omzetten in doelpunten, slaagde Zeebrugge wel in tijdens de tweede helft en kon zo verdiend winnen met 2-3.

Ostende combattant enragé perd contre Zeebruges

Le mercredi 26 février 1997, s'est joué probable-ment le dernier derby entre Ostende et Zeebruges sur le terrain jouxtant la caserne de la Marine. Ostende avec son nouvel équipement ne laissa passer aucune chance et se mettait en vedette après 10 minutes avec un goal du 1SM F. Goegebeur. Pendant le reste de la première mi-temps, Ostende resta l'équipe dominante mais après 27 minutes devait digérer un goal égalisa-teur de Zeebruges. Juste avant le repos le 2MR San-ders marquait une deuxième fois et portait le score de 2 à 1.

A la deuxième mi-temps, Zeebruges mit en place sa dernière réserve, les deux équipes eurent du fil à retor-dre en raison du vent violent. Après 53 minutes un défenseur de Zeebruges surprit le gardien de but d'Ostende avec un solide tir au but au coin supérieur gau-che et permettait ainsi d'égaliser pour la deuxième fois.

Malgré un début prometteur Ostende ne put contenir Zeebruges qui à la 67e minute marquait un point final de 2 à 3.

Là où Ostende ne put, au cours de la première mi-temps, chaque fois transformer ses attaques en coups au but, réussissait Zeebruges pendant la deuxième mi-temps à gagner par 2 à 3.

Stroombank 1996

De interkorpsenwedstrijd Stroombank werd de eerste maal gespreid over het ganse jaar '96.

Van de aanvankelijk 6 ingeschreven ploegen waren er slechts 4 die de eindproef haalden. Sommige disciplines vielen bijzonder zwaar uit. Zo werd het walvisloepzeilen sinds lange tijd geleden opnieuw op volle zee gehouden, wat van de ploegen een absolute zeiltechniek en uithoudingsvermogen vereiste.



De winning team



de meest sportieve

Kwartiermeester Chef John Taymans mocht uit handen van de Heer Vermaut van de Landelijke Bond voor Watersportvereniging België de beker voor de meest sportieve deelnemer in ontvangst nemen.

Voor dit jaar zal de Stroombank '97 vermoedelijk slechts 1 week duren. Zo wordt er ook gewerkt aan een wedstrijd betwist tussen een Marineploeg en een Luchtmacht ploeg, een wedstrijd om alvast naar uit te kijken.

Uiteindelijk was het de ploeg van CMM-Marinebasis Zeebrugge welk het beste scoorde op de eindstand, waardoor de Masters de wisselbeker moesten afstaan. Een beker die blijkbaar zo goed opgeborgen was door het mastersteam dat een ogenblik gevreesd werd dat de plechtige overhandiging het zonder beker moest doen.

Uiteindelijk werd alles volgens goede oude marinetradities opgelost en kon Zeebrugge de beker in ontvangst nemen.



de Masters laten het niet aan hun hart komen.

Nieuwe zeegaande sleepboot op komst

De Marine is van plan de Westgat / A872 aan haar vloot toe te voegen dit ter vervanging van de Ekster.

Onderhandelingen tussen Koninklijke Nederlandse Marine en onze Marine zijn momenteel in een eindfase.

De Westgat welke gebouwd werd op de Rijkswerf te Willemsoord werd voor het eerst gecommisionneerd op 10 januari 1968. Met een waterverplaatsing van 280 ton en een Bolnes diesel van 720 PK een eerste klas werkpaard.

Nouveau remorqueur de mer en vue

La marine se propose d'ajouter le Westgat A872 à sa flotte en remplacement du Ekster.

Des pourparlers entre la Marine Royale Néerlandaise et notre Marine se terminent en ce moment.

Le Westgat qui fut construit à l'arsenal de la Marine de Willemsoord a été commissionné pour la première fois le 10 janvier 1968. Avec un déplacement de 280 tonnes et un diesel Bolnes de 720 CV, un outil de première classe.



A 872 WESTGAT



Avez-vous déjà la

"Cravate force navale"?

Hebt U reeds een

"Zeemachtsdas"?

Met rust

Hiervolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



CPV B. RAVET



FKP J. DEWULF

OMC R. VAN LOO

IMP G. KAPETINITH

IMC G. BOVY

IMC F. DE WEERDT

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



CPF (R) J. VAN LAETHEM

ILZ (b.d.) E. BECQUAERT

IMC A. DE VUYST

Mise à la pension

Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



ILZ L. DICKERS



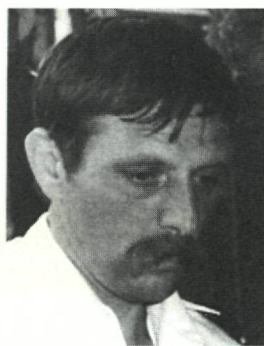
IMC R. DAELE

MU2 F. WILLOCX

QMC G. CAUFRIEZ

QMC F. HUPPERMANS

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



MTR M. VAN SPEYBROECK

IMC J.-P. RAES

IMC R. VAN DAELE

IMT L. VAN DEN BON

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

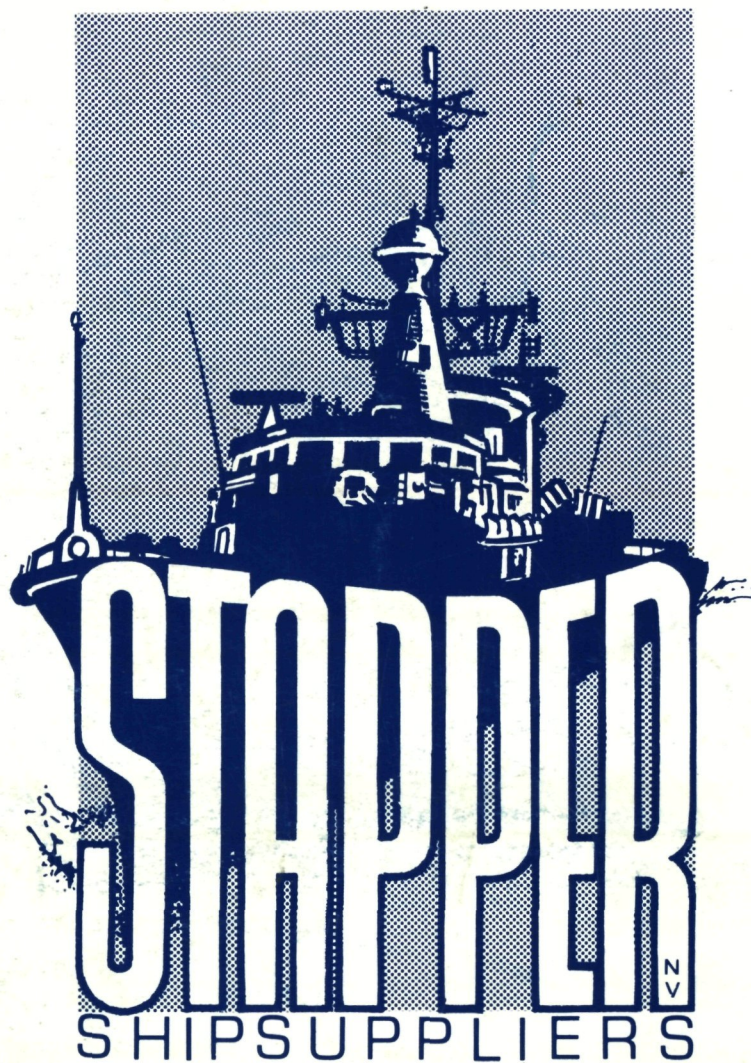
ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 BAERT H. - HASSELT
 BAEYENS C. - HAUTAIN-LE-VAL
 BARREMAECKER E. - OOSTENDE
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -
 BERCHEM
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BERO M. - OOSTENDE
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES-HAINAUT
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
 BILLET G. - BRUGGE
 BLASIN A. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - CHAUMONT -
 GISTOUX
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BOECKMANS R. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - LIERDE
 BONNEWIJN F. - Tervuren
 BORGHS B. - Eerste Meester Chef - BREDENE
 BÔTING Y. Fregatkapitein (R) - KNOCKE-HEIST
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 BULCKE R. - TURNHOUT
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -
 ERPS-KWERPS
 CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIJS
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 CHOPRIX G. Lieutenant de Vaisseau - BRAINE-LE-
 CHATEAU
 COLLETTE J.-M. Maître Principal -
 OOSTENDE
 CORPS ROYAL DES CADETS - BRUXELLES
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. Eerste Meester Chef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 DEBAISIEUX G. - FRAMERIES
 DEBROCK W. - BRUSSEL
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - WIL-
 RIJK
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. - OHAIN
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre) -
 BRUXELLES
 DECORTE B. - OOSTENDE
 DECROP C. Hr. Consul v. Duitslandsland - OOSTENDE
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - BRUGGE
 DE KIMPE E. - KRUIBEKE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
 WATERLOO
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE
 DELMELLE L. Maître Principal (e.r.) - FLOREFFE
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DEMEYERE J. Kapitein v/h VLW MAB -
 STERREBEEK
 DE MULDER A. - GENT
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - BRUGGE
 DEPOORTER V. - HOEVENEN

DEPREZ M. - PARIS
 DE ROO J. - BRECHT
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE
 DESABLENS Premier Maître Chef (e.r.) - BRUXELLES
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate (e.r.) -
 BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD
 DE SMET G. - LEMBEEK
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) - ANTWERPEN
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DEWEERDT D. - WOLUWE-SAINT-LAMBERT
 †DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) -
 MIDDELKERKE
 D'HONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 DOSSOGNE Jean-Michel Premier Maître -
 PHILIPPEVILLE
 DUERINCKX O. - Fregatkapitein (R) - KESSEL-LO
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
 OOSTENDE
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE
 ENGELS E. - BRUGGE
 EUROMIL N.V. - WAASMUNSTER
 FALASCA A. - LEMBEEK
 GELDOLF M. - HASSELT
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
 GERARD L. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 GOEGBEUR R. - OOSTENDE
 GRAUX P. - AUDERGHEM
 HAEGHEBAERT P. - IEPER
 HANTON J.-M. - OOSTENDE
 HAUSMAN R. - BRUXELLES
 HEILMAN CH. - OOSTENDE
 HELLEBAUT - AALST
 HELLEMANS M. - Fregatkapitein - ANTWERPEN
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE
 HERTELEER W. Vice-Admiraal - OOSTENDE
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - STOU MONT
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
 HOLVOET J. Commandant (e.r.) - OOSTENDE
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 OOSTENDE
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re.
 Cl. (Hre) - BINCHE
 HYDEX NV - PUURS
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JACQUES A. Capitaine de Frégate (R) - LASNE
 KNOOP G. - BORGERHOUT
 LAMBRECHT TH. Capitaine de Frégate (R) -
 BRUXELLES
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEBEGUE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 LEFEVRE-SEYNAEVE Wwe. - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX A. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE

LEVEAU P. Capitaine de Frégate (Hre) - LINKEBEEK
 LITIERE J. Kapitein-ter-zee - GISTEL
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 MAERTENS R. Eerste Meester - OOSTENDE
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MARSIA L. Capitaine de Corvette - ANDERLECHT
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de Frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWER-
 PEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere-Meester Chef - ST. ANDRIES
 MOONS M. - BORSBEEK
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 MURANGWA N. Lieutenant de vaisseau 1er Cl. BEM -
 BRUXELLES
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM
 NAUDTS J. - OOSTAKKER
 NVOZMK - GEEL
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 PAUWELS J. - GENT
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PHILIPPUS P. - SINT-KWINTENS-LENNIK
 PIERARD R. Commandant (Hre) - JAMBES
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POULLET E. Vice-Admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PRIGNEAU R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -
 HALTINNE
 QUAGHEBEUR M. - Fregatkapitein (R) - OOSTENDE
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 REMY F. - LANEFFE
 REYNIERS O. - ST. NIKLAAS
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau -
 BRAINE-L'ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 ROYAL YACHT CLUB BRUXELLES - BRUXELLES
 SAUSSEZ G. - REBECQ
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES
 SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -
 BRUGGE
 SEBRECHTS M. Lieutenant de Vaisseau -
 OOSTENDE
 SERGEANT J. - EEKLO
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIBRET M. - ST. HUBERT
 S.K.B. N.V. - ANTWERPEN
 SOETENS Y. - Capitaine de Corvette - OOSTENDE
 STEELANDT R. - BRUGGE
 STEVENS J. - KOKSYDE
 STIENNON D. - KNOKKE-HEIST
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY -
 MALMEDY

TAS J. - WAASMUNSTER
 TAUBER G. Luitenant-ter-zee 1e Kl (b.d.) - TERVUREN
 TERMOLLE P. - BINCHE
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THE NELSON SWEEPERS - TIENEN
 THIBAUT DE MAISIERES C. Commodore - BRAINE
 L'ALLEUD
 THOELEN G. - KOERSEL
 THYS R. - EDEGEM
 TOREMANS G. - PELLENBERG
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VALCKE - A 950 - ZEEBRUGGE
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.
 Erefregatkapitein - DEURNE
 VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -
 BRUXELLES
 VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer - BREDENE
 VAN BUSSEL M.-R. Fregatkapitein - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de Corvette (R) -
 COURT-SAINT-ETIENNE
 VAN CLEVEN M. Vaandrig-ter-zee - ARDOOIE
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDENBRANDE G. - LIER
 VAN DEN BULCK P. Korvetkapitein (R) -
 ANTWERPEN
 VANDENEYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) -
 WILSKERKE
 VANDENHOUWEELE L. - MIDDELKERKE
 VAN DER BEKEN - BOUSU
 VANDERWAL J. - OOSTENDE
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - WITRY
 VAN ESSCHE R. - LONGUEVILLE
 VAN EYLL B. - HASSELT
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANT-
 WERPEN
 VAN HECKE P. - KAPRIJKE
 VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
 VANLERBERGHE G. Fregatkapitein - OOSTKAMP
 VAN PARIJS J.-L. - GENVAL
 VAN SCHOONBEEK Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOST-
 ENDE
 VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
 VERLAINE R. - LIEGE
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUXELLES
 VILAIN A. - RECOGNE
 VITTON V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSION. ZM - OOSTENDE
 WAUTERS L. - HOESEL
 WINDMEULEN A. Oppermeester (b.d.) - OOSTENDE
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
 ZEILCENTRUM ZEEMACHT - OOSTENDE

Afgesloten op datum van: 30 december 1996
 Clôturé à la date: 30 decembre 1996



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 59 37